

TNG

Tankerska Next Generation



GODIŠNJE IZVJEŠĆE 2019.

Sadržaj

GODIŠNJE IZVJEŠĆE O STANJU DRUŠTVA ZA 2019. GODINU.....	1
O nama.....	2
Komentar člana Uprave	3
Tankerska Next Generation u brojkama	5
Uvjeti poslovanja	9
Rezultati Društva u 2019. godini	13
Operativni podaci flote.....	19
Najvažniji događaji u 2019. godini	21
Očekivani razvoj.....	22
Upravljanje rizicima.....	23
Primjena načela korporativnog upravljanja.....	26
Korporativni menadžment	27
Održivo i društveno odgovorno poslovanje.....	30

PRILOG I:

IZVJEŠĆE NADZORNOG ODBORA TANKERSKE NEXT GENERATION d.d. O OBAVLJENOM

NADZORU VOĐENJA POSLOVA DRUŠTVA U 2019. GODINI

PRILOG II:

FINANCIJSKI IZVJEŠTAJI ZA GODINU ZAVRŠENU 31.PROSINCA 2019. GODINE

S IZVJEŠĆEM NEOVISNOG REVIZORA

Odgovornost za financijske izvještaje.....	1
Izvještaj neovisnog revizora	2
Izvještaj o sveobuhvatnoj dobiti	7
Izvještaj o financijskom položaju.....	8
Izvještaj o novčanim tokovima.....	9
Izvještaj o promjenama vlasničke glavnice.....	10
Bilješke uz financijske izvještaje.....	12
Odobrenje financijskih izvještaja.....	62

PRILOG III:

DODATNE INFORMACIJE.....	1
Bitni sektorski pojmovi i koncepti	2
Upozorenje vezano za predviđajuće izjave	8

PRILOG IV:

ODLUKA O UTVRĐIVANJU GODIŠNJIH FINANCIJSKIH IZVJEŠTAJA

PRILOG V:

ODLUKA O PRIJEDLOGU RASPOREDA DOBITI ZA 2019. GODINU

Tankerska Next Generation

Ukupan broj tankera: 6

Ukupna nosivost flote: 304.449 dwt

ECO dizajn MR Produkt tankeri: 4

ICE class MR Produkt tankeri: 2

M/t Vukovar, izgrađen: 2015.

ECO design MR produkt tanker

Dužina/širina: 183/32 m

Nosivost: 49.990 dwt

M/t Pag, izgrađen: 2015.

ECO design MR produkt tanker

Dužina/širina: 183/32 m

Nosivost: 49.990 dwt

Prosječna starost TNG MR flote
31.12.2019. - **5.7 godina**

Prosječna starost svjetske
MR flote 31.12.2019. **10.1 godina**

M/t Zoilo, izgrađen: 2015.

ECO design MR produkt tanker

Dužina/širina: 183/32 m

Nosivost: 49.990 dwt

M/t Velebit, izgrađen 2011.

ICE class MR produkt tanker

Dužina/širina: 195/32 m

Nosivost: 52.554 dwt

M/t Dalmacija, izgrađen: 2015.

ECO design MR produkt tanker

Dužina/širina: 183/32 m

Nosivost: 49.990 dwt

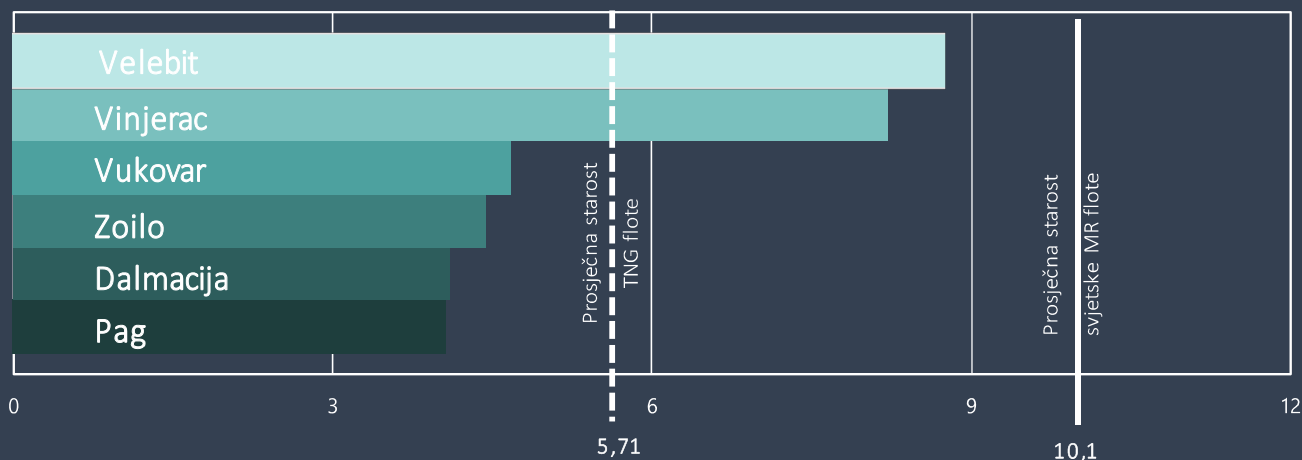
M/t Vinjerac, izgrađen: 2011.

ICE class MR produkt tanker

Dužina/širina: 195/32 m

Nosivost: 51.935 dwt

Prosječna starost MR flote u godinama



Tankerska Next Generation d.d. ("TNG" ili "Društvo") je brodarska kompanija fokusirana isključivo na MR produkt tanker sektor. Osnivač kompanije je Tankerska plovdba, kompanija sa dugogodišnjim iskustvom i tradicijom u brodarstvu, koja TNG-u pruža usluge tehničkog, kadrovskog i komercijalnog upravljanja ("TP" ili "Upravitelj flote").

Tankerska Next Generation posluje na tržištu međunarodnog pomorskog prijevoza naftnih prerađevina i jestivih ulja, te pruža usluge prijevoza velikim energetske kompanijama, velikim trgovcima naftom i njenim prerađevinama, velikim proizvođačima nafte i naftnih prerađevina i raznim drugim subjektima koji ovise o pomorskom prijevozu.

TNG je osnovan u kolovozu 2014. nakon čega je Tankerska Plovdba kao svoj osnivački udio priložila dva postojeća konvencionalna produkt tankera m/t Vinjerac i Velebit, novčana sredstva i jedan kompletno financirani ugovor za novogradnju s očekivanom isporukom u četvrtom kvartalu 2015 - m/t Dalmacija. U veljači 2015. TNG-u se kroz Inicijalnu ponudu dionica (IPO) pridružuju institucionalni i privatni dioničari iskazujući Društvu potporu na putu razvoja s prikupljenih 208 milijuna kuna (USD 31 milijuna) po cijeni od 65,00 kuna po dionici.

Sredstva prikupljena u IPO-u, zajedno sa bankarskim kreditom, iskorištena su za akviziciju dvaju ugovora za novogradnje iz koreanskih brodogradilišta. Prva od dvije novogradnje m/t Vukovar isporučena je već u travnju, samo 78 dana od IPO-a, a druga m/t Zoilo u srpnju 2015., te su obje operativne od dana isporuke.

Početak 2015. godine Uprava je prepoznala zrelu priliku za akviziciju još jedne novogradnje. Povećanje kapitala se nastavilo već u drugom kvartalu 2015. kada su najveći dioničari doprinijeli s još 104 milijuna kuna (USD 16 milijuna) u lipnju. TNG je iskoristio uložena sredstva te osigurao još jedan ugovor za novogradnju - m/t Pag koji je isporučen u prosincu 2015., nekoliko dana nakon m/t Dalmacije.

TNG putem ovisnih društava u inozemstvu u 100% vlasništvu Društva ("Grupa") posjeduje 6 brodova, a drži četiri brodarska ugovora na vrijeme, koji su potpisani u skladu s uobičajenim tržišnim praksama i temelji se na standardnim uvjetima industrije za takve ugovore. Uzimajući u obzir zahtjevnu situaciju na tržištu, ostala dva broda kojima su tijekom 2018. završili „time charter“ ugovori, su u 2019. godini bili snažnije angažirani na „spot“ tržištu, ostvarujući tako bolji komercijalni rezultat no što je bilo ostvarivo s brodarskim ugovorima na vrijeme koji su se u tom razdoblju nudili.

Poslovni model Tankerske Next Generation podrazumijeva organizaciju operativnog poslovanja koje će omogućiti ostvarenje ciljeva zacrtanih strategijom i

maksimiziranje vrijednosti dioničara. Poslovanje počiva na pravovremenom stjecanju tankera, čime se osigurava efikasno korištenje prikupljenog kapitala i minimizira zaduženosti. U osnovi upravljanja flotom je povećanje novčanog toka i profitabilnosti kroz outsourcing većine upravljačkih funkcija i usluga čime se zadržava fleksibilna i jednostavna organizacijska struktura neopterećena dodatnim općim troškovima. Na ovaj način će se omogućiti efikasno upravljanje imovinom i obvezama kompanije i osigurati stabilni povrat dioničarima.

Glavni pokazatelji koji idu u prilog produkt tanker kompanijama između ostalih uključuju globalni ekonomski oporavak i premještanje rafinerijskih kapaciteta sa zapada na istok. Naime, trenutni globalni trend je premještanje rafinerija, ponajprije iz Europe na Srednji istok i u Aziju, pritom povećavajući rute koje produkt tankeri moraju prijeći kako bi zadovoljili ponudu i potražnju.

TNG strategija je biti pouzdan, učinkovit i odgovoran pružatelj usluga pomorskog prijevoza naftnih prerađevina, upravljati flotom tankera i proširiti je na način za koji vjeruje da će Grupi omogućiti povećanje novčanog toka, mogućnost isplate dividendi i povećanja vrijednosti za svoje dioničare. Društvo namjerava ostvariti te ciljeve na sljedeće načine:

Usmjerenost na razvoj flote, odnosno nabavu i upravljanje brodovima u produkt tanker segmentu s fokusom na produkt tankere srednje nosivosti, koji su glavna radna snaga na tržištu naftnim prerađevinama. Tankeri srednje nosivosti su fleksibilni jer su dovoljno mali da mogu pristupiti širokom rasponu luka, a upravo zbog te fleksibilnosti i mogućnosti rukovanja najuobičajenijim količinama tereta, popularni su i kod naručitelja prijevoza.

Održavati vrhunske usluge kupcima održavanjem visokih standarda pouzdanosti, sigurnosti, zaštite okoliša i kvalitete.

Pravovremeno nabaviti moderne rabljene i/ili re-sale tankere i/ili razumno ugovoriti novogradnju te pravovremeno prodati brodove u skladu s tržišnim uvjetima.

Povećati novčani tok i profitabilnosti outsourcingom većine upravljačkih funkcija Upravitelju flote. Menadžment vjeruje da će se dogovorom o vanjskom upravljanju poboljšati mjerljivost i troškovna konkurentnost poslovanja jer će se TNG-u omogućiti da proširi svoju flotu bez ostvarivanja znatnih dodatnih općih troškova.

Održavati jaku bilancu kroz umjerenu zaduženost na način da će se buduće nabavke brodova nastojati financirati s otprilike 35-45% vlastitog kapitala. Tako bi se olakšala mogućnost korištenja dijela novčanog toka za isplatu dividendi, ali i poboljšali uvjeti poslovanja na tržištu pošto banke, brodogradilišta i naručitelji preferiraju bolje kapitalizirane ugovorne stranke.

Komentar člana Uprave

Za Tankersku Next Generation, ovo poglavlje predstavlja specifičan odjeljak unutar izvještaja, s ciljem periodičnog osvrtu Uprave na svjetska ekonomska kretanja, stanje brodarske industrije, opće ekonomske postojanosti kompanije i nedavnih postignuća. Sve obično opisano u prošlom vremenu, s dahom trenutnih trendova i događaja. Ovaj put su globalni događaji u prvom tromjesečju 2020. godine i kasnije, sve do datuma pisanja, svrgnuli neke, ako ne i sve, pokretače u sektoru koji su po planu trebali stupiti na scenu početkom ove godine. Regulatorna IMO 2020, knjiga narudžbi, pa i globalni trgovinski ratovi; ostali su marginalizirani.

COVID-19, zarazni, štetni virus, u našem je prethodnom izvješću bio opisan kao poremećaj koji je geografski povezan s Kinom i Dalekim Istokom. Sve do trenutka u kojem je Svjetska zdravstvena organizacija proglasila pandemiju. U roku od nekoliko tjedana stigao je do obala zapadne hemisfere bez izuzetka, uzrokujući pustoš i neviđen zastoj u društvu s nepredvidivom štetom i preko 3 milijuna slučajeva zaraze do sad.

Trgovinski sukobi i geopolitička nestabilnost bili su ključni pokretači svjetske ekonomije i njenih tržišta u 2019. godini, ali su pojavom smrtonosnog virusa isti ti pokretači pali u drugi plan. Iako je nagli porast rijetke zarazne bolesti ostao zabilježen samo u tragovima u financijskim izvješćima za 2019. godinu pošto je bila u svojim začetcima, sasvim je sigurno da će značajno obilježiti 2020. godinu u cijelom svijetu.

Unatoč eskalacije carinskih tarifa između Kine i Sjedinjenih Američkih Država koja je dominirala naslovnicama u 2018. i početkom 2019. godine (procjenjuje se da je povećanje tarifa primijenjeno u rujnu 2018. i

svibnju i lipnju 2019. godine utjecalo na gotovo 2% svjetskog pomorskog prometa), tankerska tržišta uspjela su ostvariti izvanredan povratak u zadnjem kvartalu 2019. godine.

U trenutku kada su brodari počeli zadovoljno trljati ruke u posljednjim danima 2019., početak 2020. godine donio je nove brige. Jednadžba, međutim, nipošto nije jednodimenzionalna.

Tržišni uvjeti u 2019. ponudili su Tankerskoj Next Generation priliku da provede u djelo svoj strateški koncept, a to je postizanje čvrste ravnoteže između upošljavanja brodova na putovanje i na vrijeme, s naglaskom prema potonjem.

Potaknuta stanjem na tržištu, Tankerska Next Generation osigurala je u ožujku 12-mjesečni ugovor na vrijeme za jedan od ECO produkt tankera sa istaknutim unajmiteljem u iznosu od 16 000 USD s opcijom produžetka za maksimalno dodatnih 365 dana u iznosu od 16.800 USD dnevno. Zatim i jednogodišnje zaposlenje za konvencionalni produkt tanker ICE klase MT Velebit u iznosu od 14.500 USD, sa deklariranom opcijom produžetka na dodatnih osam mjeseci u iznosu od 15.500 USD dnevno. Dodatno, TNG je u svibnju osigurao i minimalno 6-mjesečno zaposlenje za jedan od ECO produkt tankera za 17.000 USD dnevno, te je nedugo nakon sklopljen ugovor sa istim vodećim američkim unajmiteljem za još jedan ECO produkt tanker na minimalno do 12 mjeseci za približno 17.100 USD dnevno.

Vrijednost broda „Dalmacija“ je umanjena za otprilike 2% procijenjene vrijednosti broda pošto joj je knjigovodstvena vrijednost po procjeni Uprave

Neto dobit TNG-a u 2019. godini iznosila je 23,3 milijuna HRK (3,5 mil. USD) što je između ostalog izravan rezultat:

- **pravovremeno osiguranih brodarskih ugovora na vrijeme za dio flote,**
 - **posljedica odluke o vrijednosnom usklađenju materijalne imovine i**
 - **snažnog oporavka spot tržišta u četvrtom tromjesečju, naročito prema samom kraju godine;**
-

prelazila nadoknadivi iznos procijenjene vrijednosti utvrđen metodom diskontiranog novčanog toka. Gubitak od umanjenja od 4,688 milijuna kuna (0,705 mil. USD) je prikazan kao rashod u računu dobiti i gubitka te će biti prikazan u bilješkama uz financijske izvještaje.

Odmicanjem od kraja prvog kvartala 2020. godine, suočeni smo s novom stvarnošću, donekle različitom od onoga što tržište već odavno očekuje; dugo i temeljito planirani rasporedi popravaka i modifikacija brodova napravljeni u 2019. godini nisu naišli na plodno tlo, i dok brodogradilišta rade sve što je u njihovoj moći, trenutačne odgode snažno utječu na tržišne osnove, ugradnju sustava za pročišćivanje balastnih voda kao i samu isplativost pročišćivača.

Trenutačni je cilj na sve načine ostati na sigurnom i financijski održati „glavu iznad vode“ dok pandemija ne završi, pomaže činjenica da je tržište produkt tankera živahno širom svijeta te generira likvidnost unutar industrije tankera zbog:

- contango kojem svjedočimo na tržištima sirove nafte i naftnih prerađevina koji stvara prostor za oportunu trgovinu,
- niske cijene sirove nafte kakve nisu zabilježene godinama,
- niske cijene pogonskog goriva koje izravno utječu na komercijalne troškove tankera u eksploataciji na spot tržištu,
- preorijentacija na korištenje tankera kao plutajućih skladišta zbog nedostatka skladišnog prostora na kopnu.

Dugoročno gledano, najavljeni budući propisi o emisijama stakleničkih plinova, uz već navedene makro faktore, trebali bi postati ključne odrednice koje će na mnogo načina utjecati na novu ravnotežu na tankerskom tržištu, odnosno na prijevoz morem općenito. To je bez ikakve sumnje utjecalo na sve veću neizvjesnost u brodarstvu, stoga će knjiga narudžbi, koja je na najnižim razinama od 1997. godine, bez dvojbe opet biti u samom središtu pozornosti.

Neizvjesnost će rezultirati nepostojanjem ili eventualno konzervativnim i sporadičnim narudžbama novogradnji što bi trebalo dovesti do postupnog smanjenja veličine svjetske flote.

Prije nego se brodari obvežu postići ciljeve IMO 2030, IMO mora utvrditi pravila igre i postaviti okvire te cijene zelenih goriva dovesti na atraktivne ili barem prihvatljive razine.

Ljudski element

Piratstvo i dalje stvara zabrinutost, ali sa zadovoljstvom primjećujemo da nije zabilježen nijedan incident na obali Somalije u 2019. godini. Ipak, somalijski gusari i dalje posjeduju sposobnost za izvođenje napada u somalijskom bazenu i širem Indijskom oceanu, pa svi pomorci moraju ostati oprezni i fokusirani dok prolaze tim morima. Međutim, došlo je do alarmantnog porasta otmica posada diljem Gvinejskog zaljeva. 90% prijavljenih otmica dogodile su se u toj regiji. Flota, koincidencijom, u ovom području s porastom neprijateljstava nije bila previše izložena, ali svejedno ostaje žarište rizika.

Iako piratstvo i dalje ostaje problem, otkad smo postali svjesni pandemije, naš je najveći prioritet očuvanje tjelesnog i mentalnog zdravlja naših pomoraca, uz minimiziranje rizika od širenja virusa na tankere. Ostajemo sigurni da naš upravitelj flote, Tankerska Plovidba izuzetno pomno prati razvoj događanja i poduzima niz preventivnih mjera, uključujući kontinuirane procjene rizika i vježbe. U tom pogledu uveden je veliki broj posebnih postupaka i procedura. Osim toga, utvrđeni su i uhodani postupci kod neželjenog slučaja ukoliko netko na brodu bude dijagnosticiran bolesnim.

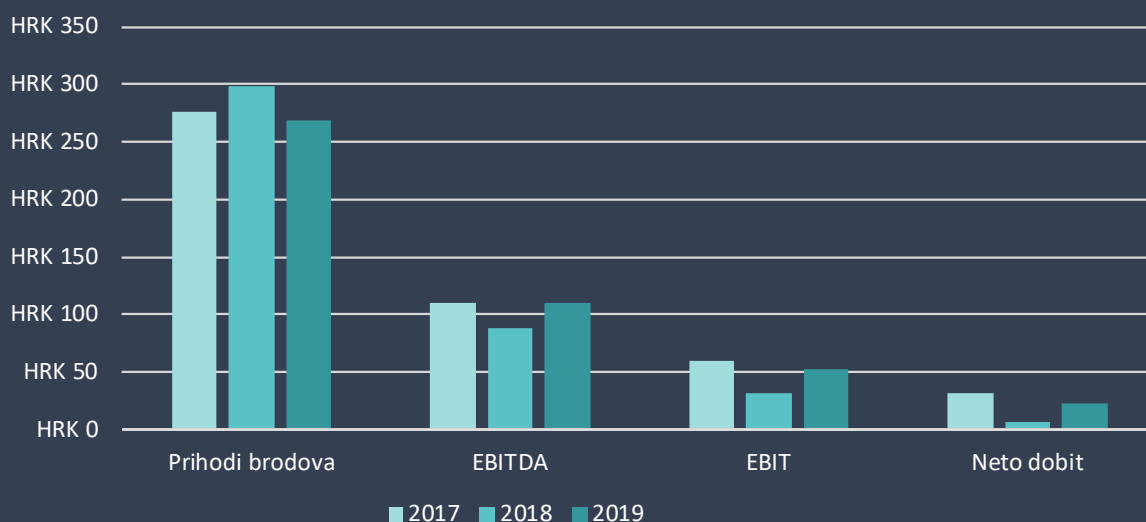
Izražavamo zahvalnost i pohvaljujemo i posadu i časnike na brodu na razumijevanju i profesionalnom ponašanju u ovim teškim vremenima za sve nas.



John Karavanić
član Uprave

Sažetak prihoda i dobiti

u milijunima



267,9 mil. HRK ~ USD 40,5 mil.

Prihodi brodova

110,3 mil. HRK ~ USD 16,7 mil.

EBITDA

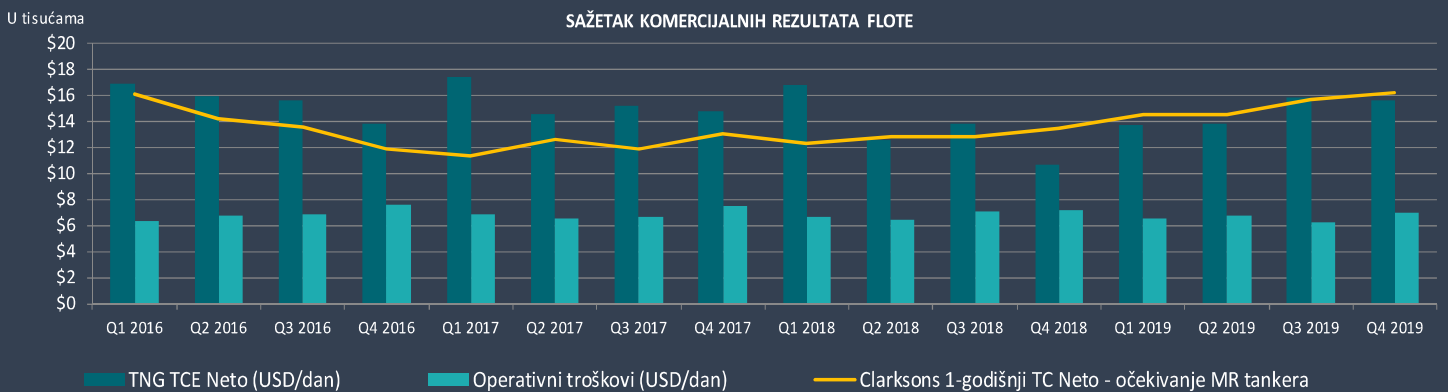
53,1 mil. HRK ~ USD 8,1 mil.

EBIT

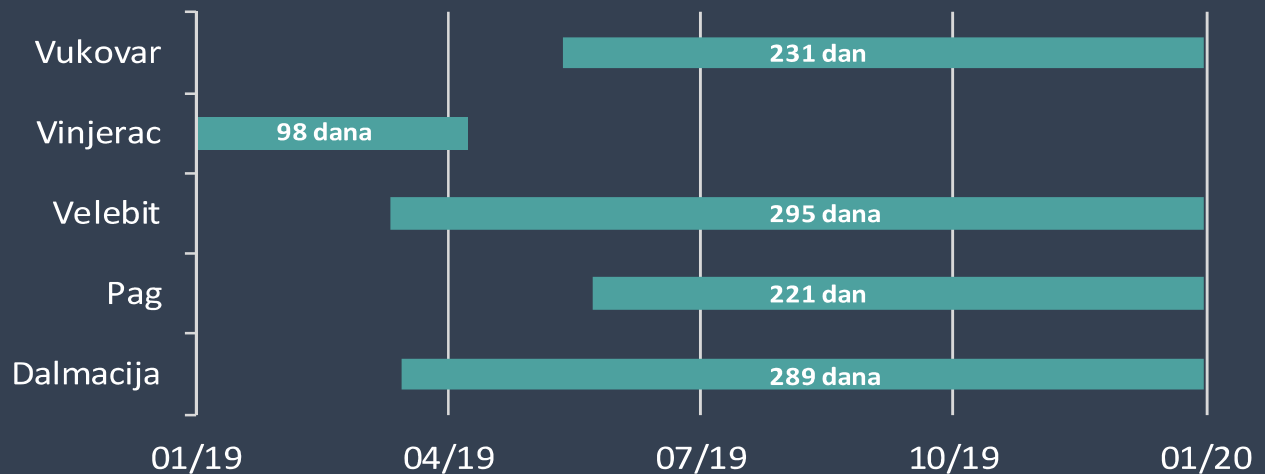
23,3 mil. HRK ~ USD 3,5 mil.

Neto dobit

Komercijalni rezultati



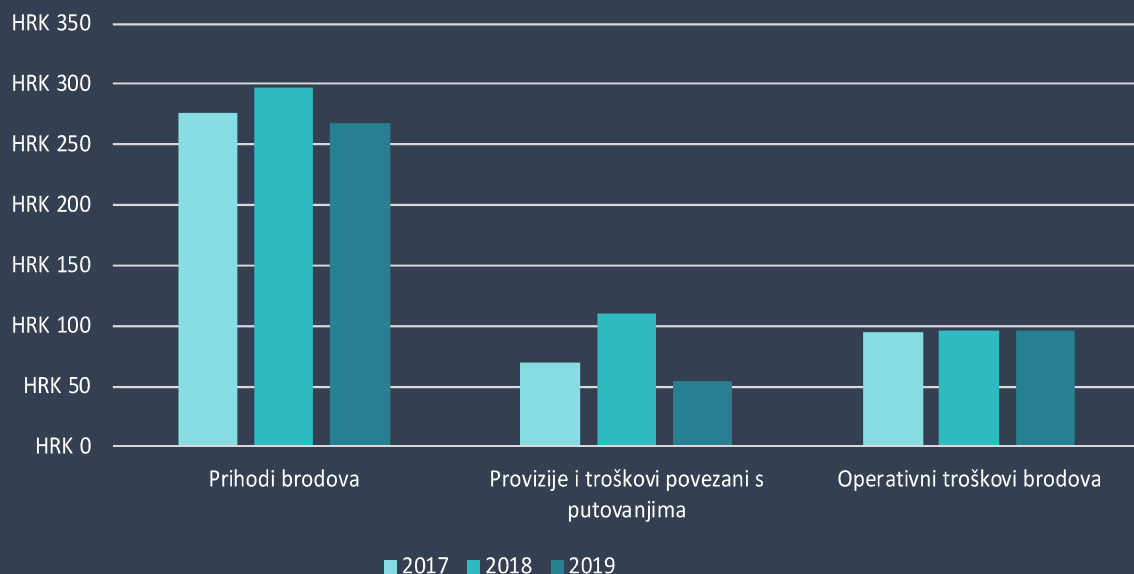
Broj dana u najmu na razini flote u 2019. godini



“ Tržišni uvjeti u 2019. ponudili su Tankerskoj Next Generation priliku da provede u djelo svoj strateški koncept, a to je postizanje čvrste ravnoteže između upošljavanja brodova na putovanje i na vrijeme, s naglaskom prema potonjem. ”

Sažetak troškova

u milijunima



99,3 mil. HRK ~ USD 15,0 mil.

Operativni troškovi broda

53,7 mil. HRK ~ USD 8,1 mil.

Troškovi povezani s putovanjima

5,4 mil. HRK ~ USD 0,8 mil.

Opći i administrativni troškovi

Dionica TPNG-R-A

31.12.2019. godine

Temeljni kapital: **436.667.250,00 kn**

Broj dionica: **8.733.345**

Trezorske dionice: **13.200**

Ukupni promet u 2019.: **5.871.724,40 kn**

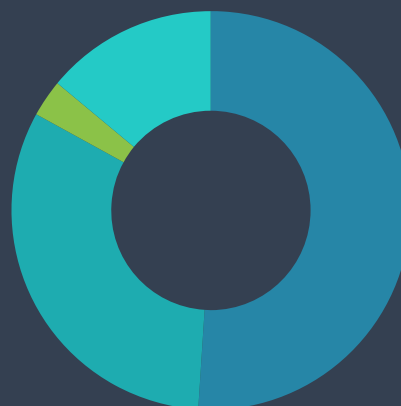
Ukupna količina u 2019.: **146.855 dionica**

Broj trgovinskih dana: **143**

Najviša cijena u 2019.: **49,60 kn (27. studenog)**

Najniža cijena u 2019.: **28,80 kn (06. lipnja)**

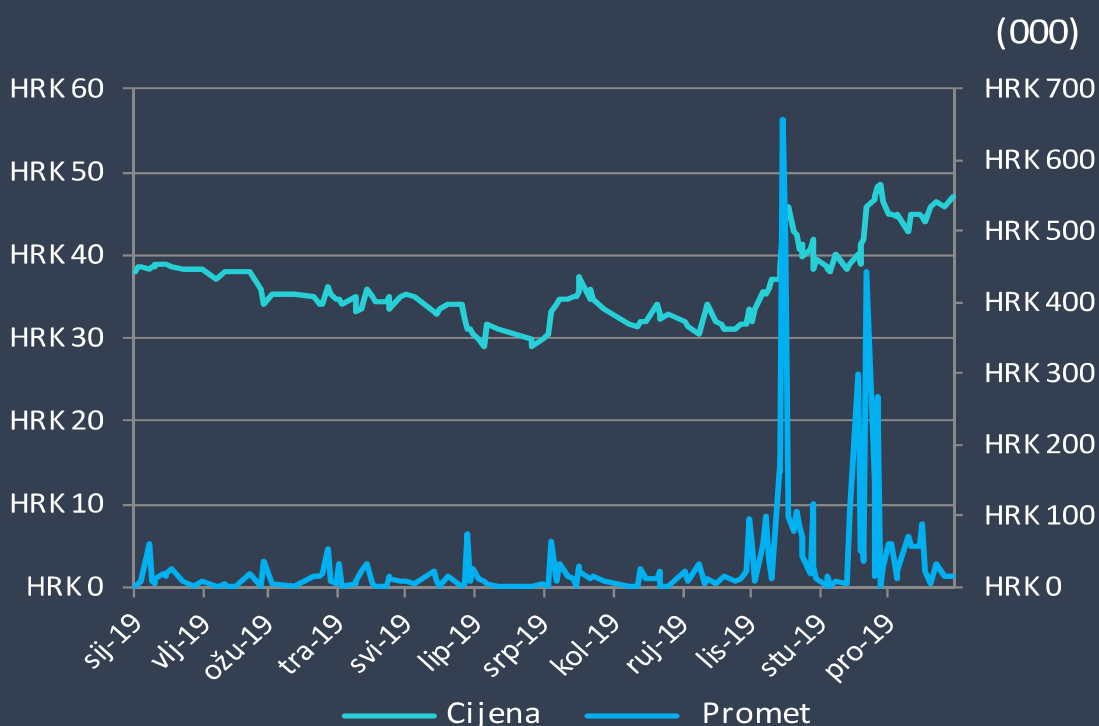
Tržišna kapitalizacija na dan 31.12.2019.: **412.213.884,00 kn**



- Tankerska plovidba d.d.
- Mirovinski fondovi
- Croatia Osiguranje
- Ostali institucionalni i privatni investitori

Značajni dioničari na 31.12.2019.

	Broj dionica	%
Tankerska plovidba d.d.	4.454.994	51,01
PBZ Croatia Osiguranje OMF Kat. B	839.000	9,61
Erste Plavi OMF Kat. B	808.000	9,25
Raiffeisen OMF Kat. B	752.036	8,61
Raiffeisen DMF	372.103	4,26
Ostali institucionalni i privatni investitori	1.494.012	17,11
Vlastite dionice	13.200	0,15
Ukupno	8.733.345	100,00



Uvjeti poslovanja

Svijet – kriza kao nijedna druga

“Covid-19 uzrokuje tragičan gubitak ljudskih života, a potrebne mjere poduzete za borbu protiv pandemije okrenule su naš svijet naopačke – utječući na milijarde ljudi i zaustavljajući ekonomije u svom razvoju.

Očekujemo najgori gospodarski pad od Velike depresije. Iako postoji ogromna neizvjesnost oko prognoze, pretpostavljamo da će globalni rast pasti na -3 posto ove godine. Isto tako, djelomični oporavak očekujemo u 2021. godini, s rastom od 5,8 posto.

To je osnovni scenarij. Znamo da bi moglo biti puno gore ovisno o mnogim promjenjivim čimbenicima, uključujući rasprostranjenost i trajanje pandemije.” – poručila je Kristalina Georgieva, direktorica MMF-a, u svom uvodnom govoru u sklopu Spring Meetings konferencije za medije.

Kako bi opisali doseg ove krize, važno je napomenuti da MMF zajedno s G20, Svjetskom bankom i mnogim drugima poziva kreditore na moratorij otplate duga za najsiriromašnije zemlje svijeta.

Budući da tvornice u Kini i na Dalekom Istoku intenziviraju proizvodnju, ponuda je postupno oživjela, no pitanje je koliko će se brzo potražnja vratiti na ranije postignutu ravnotežu.

Produljenje i proširenje preventivnih mjera u eurozoni i SAD-u potaknulo je analitičare da izvrše daljnje revizije svojih očekivanja gospodarstva za 2020. godinu na niže. One obično uključuju negativan i pozitivan scenarij, s tim da je prvi više vjerojatniji od drugog. Može se prepoznati zajednički nazivnik svih ovih scenarija; međutim,

svi su podložni krajnjoj neizvjesnosti.

IMO 2020 underway, come what may

Ovo je najveća promjena svjetskih regulativa o gorivu još od zabrane prodaje i upotrebe olovnog benzina.

Brodarska industrija je prešla granicu špekulacija i suočila se s novim pravilima IMO-a. Kao da regulativa IMO 2020 i troškovi koji slijede nisu dodali dovoljno začina u ukupnu brodarsku jednadžbu, uz to smo dodali i pandemiju.

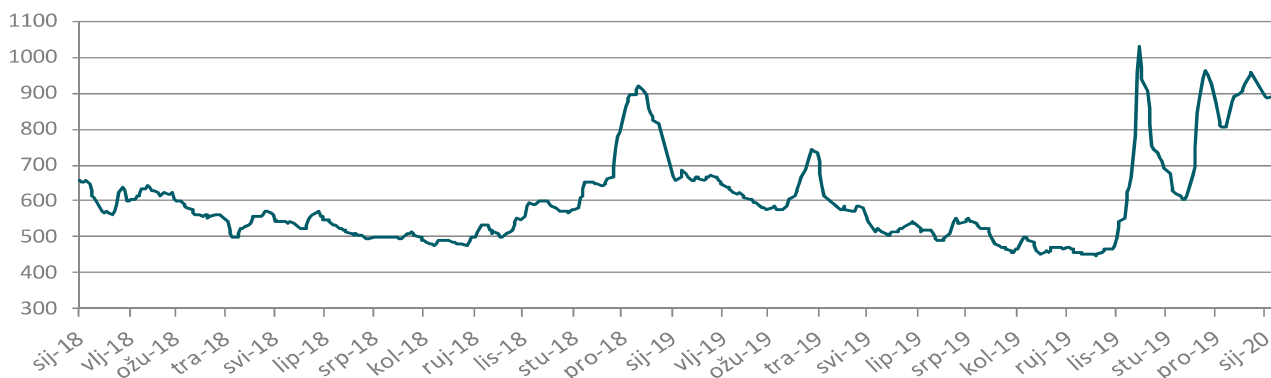
Cijene pogonskog goriva reagirale su u skladu s cijenama sirove nafte što je učinilo komercijalna putovanja održivijima, a raspoloživost i kvaliteta različitih vrsta goriva djeluju zadovoljavajuće, ako ne i više od toga.

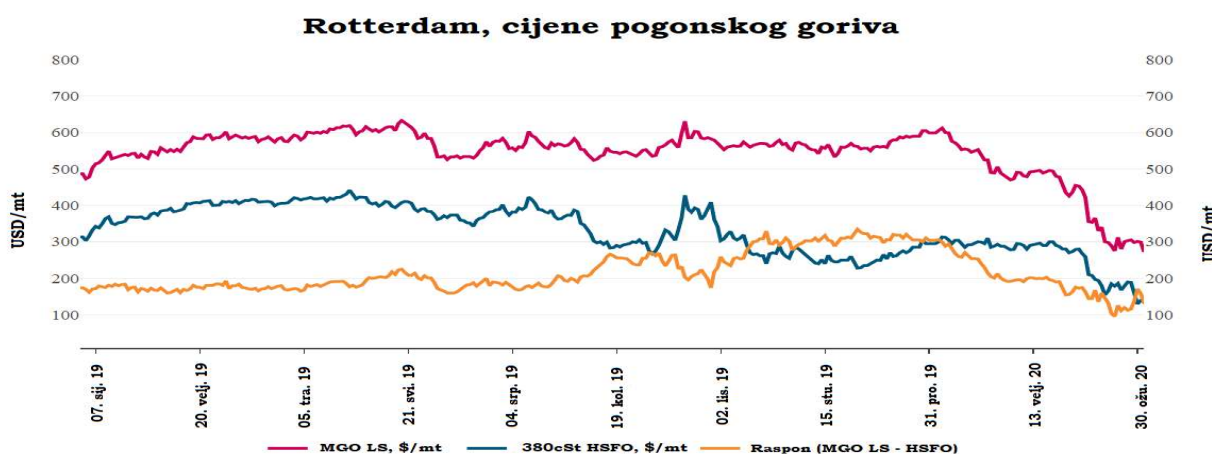
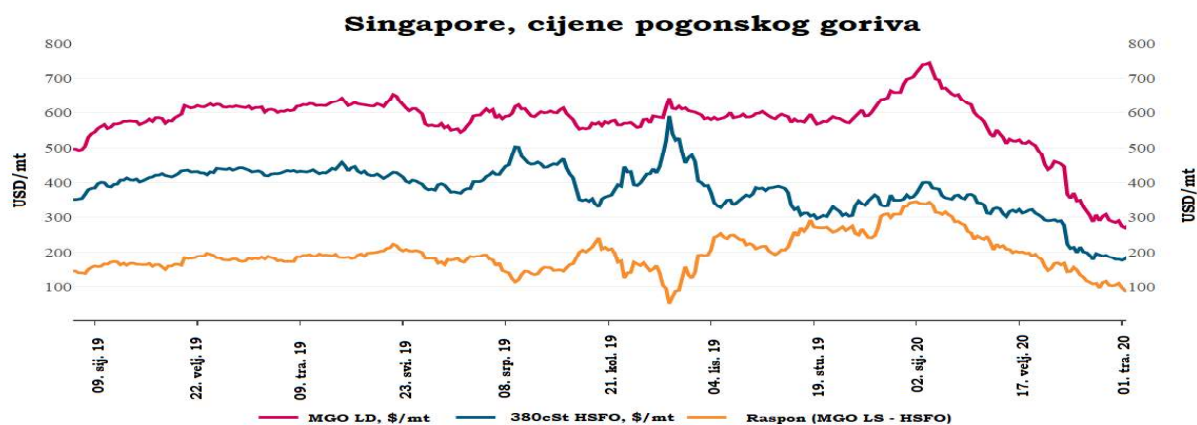
Dobavljivost različitih vrsta odgovarajućih goriva ne predstavlja gorući problem (barem ne u usporedbi s COVID-19 pandemijom).

Naposljetku, naftna i brodarska tržišta imala su vremena pripremiti se za implementaciju IMO 2020 regulative. Naftne kompanije, dobavljači pogonskog goriva i drugi sudionici na tržištu izgradili su zalihe kako bi mogle podnijeti porast potražnje za odgovarajućim gorivima.

Novi skup IMO-ovih regulativa o emisijama ispušnih goriva stupio je na snagu kad je i predviđeno, 1. siječnja 2020. godine. Novi standard znači da svjetska flota (oko 60 000 brodova) mora prijeći na skuplja goriva sa niskim udjelom sumpora (VLSFO) ili nastaviti koristiti gorivo sa visokim udjelom sumpora (HSFO) pod uvjetom da su ugradili sustave za pročišćavanje ispušnih plinova

BCTI (Baltic Exchange Clean Tanker Index)





BIMCO, Travanj 2020.

(EGCS), takozvane "scrubbers", odnosno uređaje za kontrolu onečišćenja zraka koji u pravilu koriste tekućinu kako bi uklonili čestice ili ispušne plinove.

Tankerska Next Generation d.d. odlučila je kako neće ulagati u pročišćivače, već će se radije prilagoditi gorivima s niskim udjelom sumpora. Kompanija je zauzela mišljenje kako će raspoloživost odgovarajućih goriva biti zadovoljavajuća te će se i povećavati s vremenom. Razlika u cijeni između VLSFO i HSFO u cijelom svijetu doista se smanjila i kreće se čak i ispod 50,00 USD po metričkoj toni na glavnim europskim čvorištima.

Od kraja siječnja, primarni problem pročišćivača je nedovoljan broj brodogradilišta koji trenutno imaju mogućnost njihove ugradnje. Naročito u Kini, gdje su preventivne mjere uzrokovale smanjenje broja radnika u brodogradilištima, što je uzrokovalo kašnjenje završetka ugradnji koje su u tijeku, kao i odgodu novih.

Postotak brodova koja su imala ili će imati ugrađene pročišćivače varira između različitih segmenata brodova. U VLCC segmentu očekuje se da će udio biti oko 35 posto, u Suezmax oko 25 posto, a u segmentu MR/LR1 tankera za prijevoz naftnih prerađevina oko 10 posto. U teoriji, brodovi s pročišćivačima imaju niže troškove pogonskog

goriva, ali isto tako moraju uložiti oko 3 do 5 milijuna USD, ovisno o veličini broda. Većina brodara mora financirati oko 80% iznosa uređaja unaprijed.

Odluka da se ne ugrade pročišćivači se do sada pokazala ne samo razboritom, već i pronicljivom, s obzirom na sve manju razliku u cijenama pogonskog goriva, vidljivu od početka ove godine, koja izravno utječe na vremensku komponentu isplativosti investicije. Paralelno s tim, brodari koji su se odlučili na ugradnju pročišćivača, suočeni su s nepredviđenim kašnjenjem ugradnje, tehničkim poteškoćama i održavanju, ekološkim i društvenim otporom i zabranom korištenja na određenim lokacijama širom svijeta.

Nadalje, nakon odgode svih sastanaka zakazanih u svom sjedištu u Londonu, u razdoblju od početka ožujka do kraja lipnja zbog pandemije, IMO proučava sve raspoložive opcije za nastavak razgovora i donošenja mjera o dekarbonizaciji u ovoj godini, koja bi stupila na snagu do 2023. godine kako je i prvotno planirano. Nakon što se Greenpeace International sa svojim suradnicima žestoko usprotivio IMO organizaciji očekujući značajno kašnjenje implementacije mjera, inzistiraju da IMO organizira virtualne sastanke kako bi se uvele kratkoročne mjere dekarbonizacije.

OPEC+ rezovi

Vodeći proizvođači nafte postigli su sporazum o smanjenju proizvodnje nafte nakon što su članovi OPEC+ organizacije premostili razlike u nastojanju da ožive tržište od pada uzrokovanog pandemijom. OPEC i njihovi saveznici sklopili su sporazum o smanjenju proizvodnje za oko 10 milijuna barela dnevno koji će biti na snazi od 1. svibnja do 30. lipnja ove godine, s tim da su razine proizvodnje u listopadu 2018. korištene kao temeljna vrijednost za sve članice osim za Saudijsku Arabiju i Rusiju.

Nastavno bi se od 1. srpnja pa do kraja godine proizvodnja nafte smanjila za 7,7 milijuna barela dnevno, potom od 1. siječnja 2021. do 30. travnja 2022. godine za 5,8 milijuna barela dnevno. Naravno, potonje smanjenje je predmet revizije u prosincu 2021. Pritom su Iran, Venezuela i Libija oslobođeni smanjenja.

Ukratko, pad globalne potražnje uzrokovane pandemijom biti će veće od smanjenja proizvodnje. Procjenjuje se da će u travnju pad potražnje biti manji za 25 milijuna barela dnevno, što je otprilike jedna četvrtina uobičajene potrošnje.

Osim toga, nova smanjenja neće započeti prije svibnja, dozvoljavajući članicama OPEC+ povećanje zaliha nafte. Također postoje dvojbe oko toga hoće li se neke zemlje poput Iraka, koji često proizvodi koliko god može, zaista pridržavati sporazuma o smanjenju. S naglim padom potražnje, svjetski proizvođači će ili biti prisiljeni obustaviti neke proizvodne bušotine zbog sve manjeg slobodnog skladišnog kapaciteta ili će koristiti tankere u funkciji plutajućih skladišta kao alternativu.

To znači da će volumen ukrcaja tereta u svibnju zasigurno zabilježiti pad i najvjerojatnije će imati negativan utjecaj na tankerskom tržištu.

Zbog navedenog, za očekivati je da će zemlje proizvođači proizvesti što je moguće više nafte prije nego li sporazum stupi na snagu, što bi moglo pružiti određenu podršku tankerskom tržištu prije 1. svibnja. Stručnjaci tvrde da postoji nekoliko mogućih scenarija u kojima niti tržište nafte ne presušuje, niti se cijene stabiliziraju na znatno višim razinama na štetu tankerskog tržišta. Više puta tijekom prethodnih smanjenja proizvodnje se pokazalo da postoje članovi organizacije koji ne poštuju sporazum i neće nas iznenaditi ako određene zemlje proizvođači na kraju povećavaju proizvodnju iznad onoga što je dogovoreno i ovog puta. Takav razvoj ne samo da bi vratio dio izgubljenog tereta, već bi uzrokovao i veliko nezadovoljstvo ostalih članova organizacije koji bi zbog nepoštivanja sporazuma počeli gubiti

tržišni udio, što bi na kraju moglo dovesti do novog cjenovnog rata. Uz to, svjetska potražnja za naftom postepeno će rasti kako zemlje diljem svijeta s vremenom krenu izlaziti iz izvanrednog stanja uzrokovanog pandemijom vraćajući se u normalu, pritom ne zaboravimo količinu brodarskog prostora koja je iskorištena za plutajuće skladištenje i neće biti dostupna za prijevoz na tankerskom tržištu.

Ipak, čini se da je sastanak barem početak suočavanja s ozbiljnim problemom s kojim se naftna industrija i zemlje OPEC-a susreću desetljećima.

S obzirom na procijenjeni kopneni skladišni kapacitet od oko 900 milijuna barela od kraja ožujka, Cleaves predviđa 948 milijuna barela naftnih zaliha do kraja kolovoza. Prema Clarksonsovom dnevnom pregledu tržišta iz 24. travnja 2020., 96 VLCC-a je iskorišteno kao plutajuća skladišta. 40 milijuna dwt, odnosno 7,8% kapaciteta brodskog prostora većeg od 25.000 dwt je iskorišteno u tu svrhu. Udio brodskog prostora iskorištenog kao plutajuće skladište bi se mogao utrostručiti do lipnja 2020. godine.

Dramatičan zaokret na tržištu tankera u Q4 2019 nastavljen i u Q1 2020

Nakon neinspirativnog desetljeća punog sumornog učinka i tržište sličnog izgleda u prvih devet mjeseci 2019. godine, tržište prijevoza nafte i naftnih derivata tankerima se u Q4 popelo na najviše razine od 2008. Vozarine VLCC-a bile su na višegodišnjim vrhuncima počevši od sredine rujna, dosegnuvši gotovo 300 000 dolara dnevno. Iako su vozarine opale s vrhunca ovog poleta, one su u četvrtom tromjesečju i dalje iznosile preko 100 000 USD dnevno. Uslijedile su vozarine Suezmaxa, koje su često dosezale 150 000 USD dnevno i prosječno su iznosile više od 50-60 000 USD tijekom Q4 2019. Aframax segment je otprilike imao sličan učinak kroz cijelo tromjesečje. Budući da su neposredni propisi IMO 2020 i zabrana flote COSCO-a postali ključni pokretači, u listopadu je došlo do oporavka tržišta tankera, potpomognutog sve većim brojem tankera izvan eksploatacije zbog ugradnje instalacija za pročišćavanje, plutajućeg skladištenja i sankcija. Iako porast vozarina produkt tankera nije bio tako spektakularan, zarada na spot tržištu postupno je dosegla višegodišnji maksimum u Q4 2019.

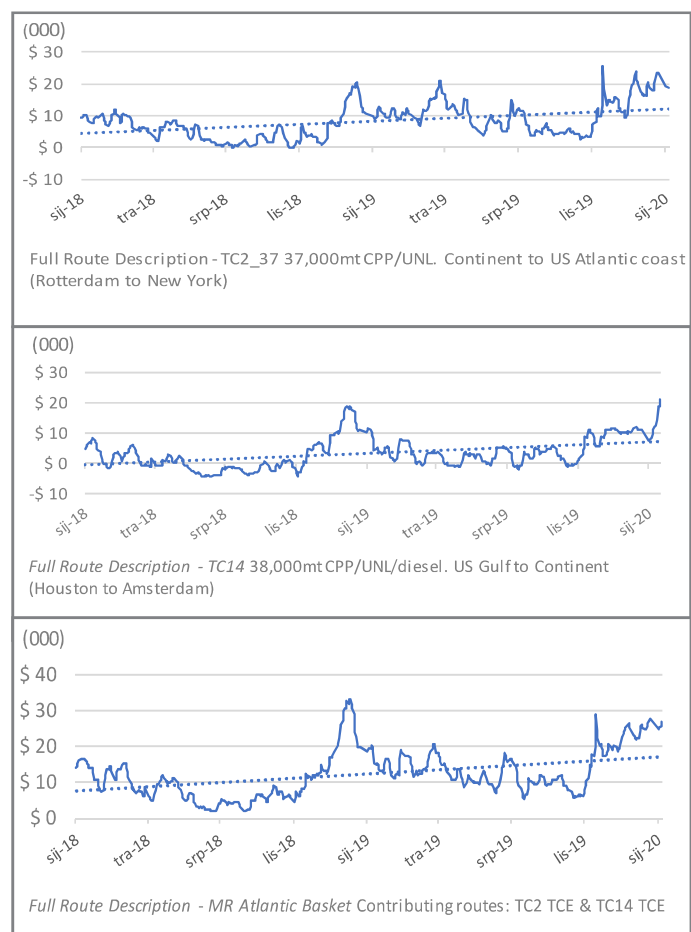
Zbog ubrzanog stvaranja naftnih zaliha u 2020. godini, skladišni kapaciteti su skoro popunjeni i upotreba tankera kao plutajućih skladišta u skoroj budućnosti vjerojatno će održati potražnju za tankerskim prijevozom. U međuvremenu, brodari su u poziciji da profitiraju od vrlo snažnih novčanih tokova i potražnje za ugovorima na vrijeme zbog korištenja brodova kao plutajućih skladišta.

Međutim, ponuda nafte veća je od same potražnje, što dovodi do zasićenja tržišta te će u drugom kvartalu 2020. doći do nestašice slobodnog skladišnog kapaciteta na kopnu, stvarajući sve veću potrebu za plutajućim skladištem. Očekuje se da će ovo održati potražnju za tankerskim prijevozom, održavajući vozarine na zdravim razinama. Međutim, pad proizvodnje sirove nafte od 9,7 mb/d izuzetno je značajan (da ne spominjemo dodatnih 5 mb/d od ostalih članica G-20) s obzirom na dnevnu trgovinu prijevoza sirove nafte 40 mb. Bez contango tržišta i potrebe za plutajućim skladištem, navedeno smanjenje bi uistinu imalo negativan učinak na potražnju za prijevozom tankera i vozarine prema Clarksons.

MR tržište tankera

Ukupno gledajući, tržišta prijevoza naftnih prerađevina u 2019. zabilježilo je rast u odnosu na 2018. Prema Clarksons Platou, prosječna vozarina na spot tržištu MR tankera u 2019. iznosila je 16.500 USD/dan. Vrijedno je primijetiti da su spot vozarine za pet i deset godina iznosile u prosjeku 15.800 USD na dan, odnosno 14.800 USD dok je dvadesetogodišnji prosjek 17.300 USD.

Impresivni rast u Q4 na spot tržištu produkt tankera pretvorio je 2019. godinu iz prosječne u jednu od



Baltic exchange, Travanj 2020.

najboljih godina u desetljeću. U prvih 9 mjeseci 2019. referentni indeksi Baltic Exchange TC1, TC5, TC2_37 i TC11 TCE prosječno su iznosili 13.940 USD / dan; 11.128 USD / dan; 8.783 USD / dan; i 8.660 USD / dan, za razliku od Q4 u kojem su dosegle 33.796 USD / dan; 23.375 USD / dan; 15.340 USD / dan; i 14.040 USD / dan. Knjiga narudžbi nalazi se na 20 godišnjem minimumu, mnoga brodogradilišta specijalizirana za izgradnju MR produkt tankera su zatvorena te prvi put u povijesti svjedočimo starenju flote produkt tankera koje će biti sve izraženije u mjesecima koji dolaze uzrokovano pandemijom.

Repatrijacija posade

Izmjene posade postale su gotovo nemoguće, dovodeći u pitanje izloženost pomoraca stresu koja može negativno utjecati na sigurnost brodova.

Unatoč industrijskim intervencijama na visokoj razini koje pozivaju vlade da prepoznaju rastuću krizu pomoraca koji su primorani na dulji ostanak na moru zbog koronavirusa, planovi za izmjenu posada do sada nisu uspjeli dobiti političku pozornost.

Vodeći brodari i broderski stručnjaci upozoravaju da je preko 100.000 pomoraca "ostavljeno na moru", jer im zabrane uzrokovane koronavirusom sprječavaju ulazak ili tranzit kroz zemlje, te pronalazak letova kojima bi se vratili u svoje mjesto boravka. Mnogi traže hitno vladino i međuvladino djelovanje kako bi se omogućio nastavak izmjena posada, uključujući identificiranje pomoraca kao "ključnih radnika".

Unatoč pokušajima da se žalbe za izmjenu posade predaju u ruke ključnim vladinim dužnosnicima, ostali trenutni prioriteti uzrokovani pandemijom odgađaju rješavanje ovog pitanja.

Koronavirus treba biti promatran kao crni labud. Ali donesene mjere usmjerene na zaštitu društva nikada nisu bile namijenjene sprečavanju ključnih radnika pri obavljanju zadataka koji su od ključne važnosti za trajnu dobrobit društva.

Svaki mjesec oko 100.000 pomoraca rotira na ili sa broda širom svijeta u skladu s međunarodnim regulativama o sigurnosti i radnom vremenu. Međutim, zatvaranje granica i stroga pravila karantene sprječavaju da se izmjene posada završe u skladu s ugovorima o radu i međunarodnim konvencijama, uključujući Konvenciju o pomorskom radu, ostavljajući tisuće na moru na vremenski period koji je znatno duži od njihovih ugovora.

Iako države zastave produžuju ugovore, postoji opća suglasnost u industriji da će se morati primijeniti pragmatičan pristup provođenja ovih i sličnih regulativa.

Rezultati društva u 2019.

Prihodi brodova u 2019. godini dosegli su 267,9 mil. HRK i bili su 10,0% niži u odnosu na 2018. godinu, dok je EBITDA iznosila 110,3 mil. HRK, što u usporedbi s 87,9 mil. HRK ostvarenih u 2018. godini predstavlja povećanje od 25,4%.

Neto dobit TNG-a iznosila je 23,3 milijuna HRK i rezultat je pozitivnog doprinosa četiri ugovora na vrijeme ugovorenih 2019. godine, snažnog oporavka spot tržišta u Q4 i posljedica odluke o vrijednosnom usklađenju materijalne imovine.

Sažetak prihoda i dobiti	('000 USD)		('000 HRK)	
	2018	2019	2018	2019
Prihodi brodova	47.399	40.508	297.586	267.944
EBITDA	14.003	16.686	87.919	110.270
EBIT	5.193	8.067	32.603	53.076
Neto dobit	1.001	3.545	6.284	23.340

Operativna dobit 2019. godine iznosi 53,1 mil. HRK i rezultat je prihodovne stabilnosti ugovora na vrijeme. Prosječne TCE neto dnevne vozarine brodova tijekom cijele godine zabilježene su na razini od 14.794 USD.

Provizije i troškovi povezani s putovanjima brodova iznosili su 53,7 mil. HRK, za razliku od 2018. kada su iznosili 104,9 mil. HRK, obzirom da je u 2019. godini više brodova bilo pod ugovorom na vrijeme u odnosu na prethodnu godinu.

Ukupni troškovi flote u 2019. godini iznosili su 158,4 mil. HRK te su 25,4% niži u odnosu na 2018. godinu kada su iznosili 212,1 mil. HRK. Ovo smanjenje rezultat je promjene modaliteta zaposlenja m/t Vukovara, Velebita, Paga i Dalmacije kojima su prelaskom na ugovor na vrijeme smanjeni troškovi povezani s putovanjima jer ne uključuju lučke troškove i gorivo koje izravno podmiruje najamitelj. U operativnoj valuti operativni troškovi pokazuju isti trend u odnosu na 2018. godinu. Ovaj trend rezultat je povećane učinkovitosti operativnog poslovanja.

Troškovi amortizacije u 2019. godini iznosili su 52,5 mil. HRK. Svi brodovi amortiziraju se, u skladu s računovodstvenom politikom društva, tijekom procijenjenog vijeka trajanja od 25 godina, linearnom metodom amortizacije do rezidualne vrijednosti koja predstavlja scrap vrijednost broda koja se može ostvariti na međunarodnom tržištu.

Opći i administrativni troškovi sniženi su na 5,4 mil. HRK a posljedica su kontinuiranih napora u pogledu kontrole troškova.

Tankerska Next Generation završila je 2019. godinu s omjerom zaduženosti od 43%, koji je smanjen za 5 postotnih poena u odnosu na kraj 2018. godine. Smanjena zaduženost je u skladu s otplatnim planom zajmova i redovitim smanjenjem kreditne zaduženosti prema bankama te očekujemo kako će se stupanj zaduženosti i u budućnosti smanjivati.

Sažetak financijske pozicije	('000 USD)		('000 HRK)	
	31.12.2018.	31.12.2019.	31.12.2018.	31.12.2019.
Dug prema bankama	97.556	84.174	631.106	559.749
Novac i novčani ekvivalenti	8.716	10.182	56.389	67.712
Neto dug	88.840	73.992	574.717	492.037
Kapital i rezerve	96.491	100.037	624.227	665.234
Odnos neto duga i kapitala uvećanog za neto dug	48%	43%	48%	43%

Osiguravanje dovoljne razine financijskih sredstava (u obliku vlasničkog kapitala i duga) omogućava stabilne temelje za provođenje strategije tvrtke i povećanje dodatnog novčanog toka uz smanjenje rizika poslovanja fokusiranjem na ugovaranje srednjih do dugoročnih razdoblja zaposlenosti brodova.

S ciljem optimizacije komercijalne iskorištenosti flote kojima je istekao ugovor na vrijeme, na „spot“ tržište prebačeni su m/t Vinjerac i m/t Zoilo. Na ovaj način TNG d.d. koristi prednosti ugovaranja jednokratnih putovanja do potpunog oporavka uvjeta na tržištu ugovora na vrijeme. Ovaj način zapošljavanja otvara mogućnost ostvarivanja premije u odnosu na trenutne tržišne uvjete, ali zahtijeva od kompanije povećane rezerve likvidnosti zbog različitog vremenskog horizonta troškova i prihoda gdje brodar podmiruje sve troškove putovanja prije naplate vozarine, dok u slučaju ugovora na vrijeme brodar vozarine prima unaprijed.

Sažetak troškova	('000 USD)		('000 HRK)	
	2018	2019	2018	2019
Provizije i troškovi povezani s putovanjima	(16.709)	(8.124)	(104.903)	(53.686)
Operativni troškovi brodova	(15.143)	(14.996)	(95.076)	(99.333)
Opći i administrativni troškovi	(933)	(819)	(5.855)	(5.420)
Ostali troškovi	(1.000)	-	(6.276)	-
Ukupni operativni troškovi	(32.785)	(23.939)	(212.110)	(158.439)

Financijski pokazatelji

RAČUN DOBITI I GUBITKA I IZVJEŠTAJ O SVEOBUH- VATNOJ DOBITI ZA RAZDOBLJE OD 01. SIJEČNJA DO 31. PROSINCA 2019. GODINE revidirano	('000 USD)		('000 HRK)	
	2018	2019	2018	2019
Prihodi brodova	47.399	40.508	297.586	267.944
Ostali prihodi	389	117	2.443	765
Prihodi od prodaje	47.788	40.625	300.029	268.709
Provizije i troškovi povezani s putovanjima	(16.709)	(8.124)	(104.903)	(53.686)
Operativni troškovi brodova	(15.143)	(14.996)	(95.076)	(99.333)
Opći i administrativni troškovi	(933)	(819)	(5.855)	(5.420)
Ostali troškovi	(1.000)	-	(6.276)	-
Ukupni operativni troškovi	(32.785)	(23.939)	(212.110)	(158.439)
DOBIT PRIJE KAMATA, POREZA I AMORTIZACIJE (EBITDA)	14.003	16.686	87.919	110.270
Amortizacija	(8.183)	(7.914)	(51.377)	(52.506)
Usklađenje vrijednosti	(627)	(705)	(3.939)	(4.688)
Operativna dobit (EBIT)	5.193	8.087	32.603	53.076
Neto rashodi od kamata	(4.073)	(4.512)	(25.577)	(29.686)
Neto prihodi (rashodi) od tečajnih razlika	(119)	(10)	(742)	(50)
NETO DOBIT	1.001	3.545	6.284	23.340
Ostala sveobuhvatna dobit	(1.542)	1	19.757	17.667
Ukupna sveobuhvatna dobit	(541)	3.545	26.041	41.007
Prosječni vagani broj dionica osnovnih i razrijeđenih	8.720.145	8.720.145	8.720.145	8.720.145
Neto dobit po dionici, osnovna i razrijeđena	0,11	0,41	0,72	2,68

IZVJEŠTAJ O FINANCIJSKOM POLOŽAJU NA DAN 31. PROSINCA 2019. GODINE revidirano	('000 USD)		('000 HRK)	
	2018	2019	2018	2019
Dugotrajna imovina	183.393	175.191	1.186.408	1.165.009
Brodovi u funkciji	183.377	175.175	1.186.302	1.164.900
Brodovi u izgradnji	-	-	-	-
Ostala dugotrajna imovina	16	16	106	109
Kratkotrajna imovina	15.538	13.892	100.517	92.377
Zalihe	2.130	807	13.779	5.361
Potraživanja	3.990	2.416	25.806	16.063
Novac i novčani ekvivalenti	8.716	10.182	56.389	67.712
Ostala kratkotrajna imovina	702	487	4.543	3.241
UKUPNO IMOVINA	198.931	189.083	1.286.925	1.257.386
Kapital i rezerve	96.491	100.037	624.227	665.234
Temeljni kapital	68.988	68.988	436.667	436.667
Pričuve	15.081	15.131	120.390	138.370
Zadržana dobit	12.422	15.918	67.170	90.197
Dugoročne obveze	86.174	74.792	557.476	497.362
Banke	86.174	74.792	557.476	497.362
Kratkoročne obveze	16.266	14.254	105.222	94.790
Banke	11.382	9.382	73.630	62.387
Dobavljači	4.053	1.789	26.216	11.896
Ostalo	831	3.083	5.376	20.507
UKUPNO KAPITAL I OBVEZE	198.931	189.083	1.286.925	1.257.386

Financijski pokazatelji

IZVJEŠTAJ O NOVČANOM TOKU ZA RAZDOBLJE OD 01. SIJEČNJA DO 31. PROSINCA 2019. GODINE	('000 USD)		('000 HRK)	
	2018	2019	2018	2019
revidirano				
Dobit tekuće godine	1.001	3.545	6.284	23.340
Amortizacija	8.183	7.914	51.377	52.506
Usklađenje vrijednosti brodova	627	705	3.939	4.688
Promjene u radnom kapitalu	(692)	3.117	(4.617)	20.959
Novčani tok od poslovnih aktivnosti	9.119	15.281	56.983	101.493
Novčani primici od investicijskih aktivnosti	-	-	-	-
Novčani izdaci od investicijskih aktivnosti	(55)	(417)	(346)	(2.780)
Novčani tok od investicijskih aktivnosti	(55)	(417)	(346)	(2.176)
Novčani primici od financijskih aktivnosti	-	-	-	-
Novčani izdaci od financijskih aktivnosti	(10.500)	(13.382)	(65.920)	(88.264)
Novčani tok od financijskih aktivnosti	(10.500)	(13.382)	(65.920)	(88.264)
Neto promjene u novčanom toku	(1.436)	1.482	(9.283)	10.449
Učinci promjene valutnih tečajeva na novac	(23)	(16)	1.880	874
Novac i novčani ekvivalenti s početka razdoblja	10.175	8.716	63.792	56.389
NOVAC I NOVČANI EKVIVALENTI NA KRAJU RAZDOBLJA	8.716	10.182	56.389	67.712

IZVJEŠTAJ O PROMJENAMA VLASNIČKE GLAVNICE OD 31. PROSINCA 2018. GODINE DO 31. PROSINCA 2019. GODINE revidirano	Temeljni kapital	Zadržana dobit	Pričuva iz preračuna stranih valuta	Ostale pričuve	Premija na izdane dionice	Otkup vlastitih dionica	Ukupno
	('000 USD)						
Stanje na dan 31. prosinca 2018. godine	68.988	12.422	(4.124)	9.169	10.179	(143)	96.491
Dobit tekuće godine	-	3.545	-	-	-	-	3.545
Tečajne razlike iz preračunavanja inozemnih dijelova poslovanja	-	-	1	-	-	-	1
Ukupno sveobuhvatna dobit	-	3.545	1	-	-	-	(3.546)
Prijenos u pozicije rezervi po godišnjem rasporedu	-	(49)	-	49	-	-	-
Objavljena dividenda	-	-	-	-	-	-	-
Stanje na dan 31. prosinca 2019. godine	68.988	15.918	(4.123)	9.218	10.179	(143)	100.037
IZVJEŠTAJ O PROMJENAMA VLASNIČKE GLAVNICE OD 31. PROSINCA 2018. GODINE DO 31. PROSINCA 2019. GODINE revidirano	Temeljni kapital	Zadržana dobit	Pričuva iz preračuna stranih valuta	Ostale pričuve	Premija na izdane dionice	Otkup vlastitih dionica	Ukupno
	('000 HRK)						
Stanje na dan 31. prosinca 2018. godine	436.667	67.170	(6.673)	59.634	68.426	(997)	624.227
Dobit tekuće godine	-	23.340	-	-	-	-	23.340
Tečajne razlike iz preračunavanja inozemnih dijelova poslovanja	-	-	17.667	-	-	-	17.667
Ukupno sveobuhvatna dobit	-	23.340	17.667	-	-	-	41.007
Objavljena dividenda	-	-	-	-	-	-	-
Prijenos u pozicije rezervi po godišnjem rasporedu	-	(314)	-	314	-	-	-
Stanje na dan 31. prosinca 2019. godine	436.667	90.196	10.944	59.948	68.426	(997)	665.234

Operativni pokazatelji

Flota TNG-a se trenutno sastoji od šest MR tankera na moru (Velebit, Vinjerac, Vukovar, Zoilo, Dalmacija i Pag). Flota se sastoji od dva konvencionalna ice class produkt tankera te četiri eko-dizajn moderna produkt tankera s ukupnim kapacitetom od 300.000 dwt-a. Na dan 31. prosinca 2019., prosječna starost TNG flote je 5,7 godina.

Dalmacija

Tijekom prvog tromjesečja 2019. godine za Dalmaciju osiguran je dvanaestomjesečni ugovor na vrijeme uz vozarinu od 16.000 USD po danu s unajmiteljem Trafigura Maritime Logistics TCP DTD („Trafigura“). Po isteku sadašnjeg ugovora u Q1/20 unajmitelj ima opciju produžiti ugovor za dodatnih (maksimalnih) 385 dana uz slične uvjete.

Velebit

Tankerska Next Generation d.d. sredinom ožujka osigurala je osigurala jednogodišnju zaposlenost konvencionalnog ice class produkt tankera MT Velebit. Tanker će biti pod brodarskim ugovorom na vrijeme s unajmiteljem Clearlake Shipping Pte Ltd („Clearlake“) uz ugovorenu vozarinu od 14.500 USD po danu, te po isteku sadašnjeg ugovora, unajmitelj je iskoristio opciju produžetka za dodatnih 8 mjeseci uz premiju od 1.000 USD sa početkom u ožujku 2020. godine.

Vukovar i Pag

Sredinom svibnja Tankerska Next Generation d.d. je osigurala zaposlenost za ECO class produkt tankere MT Vukovar i MT Pag. Tankeri će biti pod brodarskim ugovorom na vrijeme s unajmiteljem Koch Shipping Pte Ltd. u periodu od 6 do 12 mjeseci u unajmiteljevoj opciji.

Vinjerac i Zoilo

Kratkoročni brodarski ugovor na vrijeme MT Vinjerac s unajmiteljem Clearlake Shipping Pte Ltd („Clearlake“) istekao je početkom Q2 2019. te je nastavljeno zaposlenje broda na „spot“ tržištu. Mt Zoilo je isporučen u srpnju 2018. godine te od tad svoj kontinuitet zaposlenja nastavlja na „spot“ tržištu, procjenjujući kako ovaj način zapošljavanja predstavlja optimalnu strategiju korištenja komercijalnog potencijala flote.

Tankerska Next Generation se strateški, prilikom zapošljavanja flote, vodi konzervativnim pristupom ugovaranja najmova za svoje brodove što je potvrđeno u uvjetima rastućeg tržišta tijekom 2015. kada su ključni najmovi bili ugovarani. Tada sklopljeni ugovori na vrijeme omogućili su TNG d.d. da u tom period ostvaruje rezultate iznad prosjeka tržišta. Trenutno

je dio flote, odnosno četiri od šest tankera, zaposleno na „time charter“ koji pružaju odgovarajuću razinu novčanih tokova.

S druge pak strane, pozicionirajući dio flote na spot tržištu menadžment je osigurao dovoljno fleksibilnosti za buduće zapošljavanje bazirajući se na javno dostupnim industrijskim prognozama i analizama prema kojima se očekuje oporavak vozarina u srednjeročnom razdoblju.

Smatramo da su se prve naznake suštinskog oporavka tržišta tankera za prijevoz derivata pojavile već u zadnjim tjednima 2018. godine.

Prosječne TCE neto dnevne vozarine u 2019. godini iznose 14.794 USD.

Prosječni dnevni operativni troškovi brodova u 2019. godini iznose 6.657 USD, te su umjereno sniženi u odnosu na razinu postignutu prethodne 2018. godine.

Konvencija o balastnim vodama Međunarodne pomorske organizacije stupila je na snagu 8. rujna 2017. godine. Odobreni sustav za pročišćenje balastnih voda morat će biti ugrađen do trenutka kada bude potrebno obnoviti IOPP (International Oil Pollution Prevention) certifikat što za TNG d.d. znači da će se sustavi ugrađivati na brodove prateći ciklus petogodišnjih obveznih remonta koji bi trebali krenuti od sredine 2020. godine ovisno o obvezujućim rokovima i budućim uvjetima poslovanja.

Ekološka kontrola raste s rekordnim kaznama koje se izdaju za onečišćenje. Nova pravila upravljanja balastnim vodama usmjerena na zaustavljanje širenja štetnih vodenih organizama su dobrodošla, ali će također dodati značajne troškove i potencijalno nametnuti nove rizike za brodare.

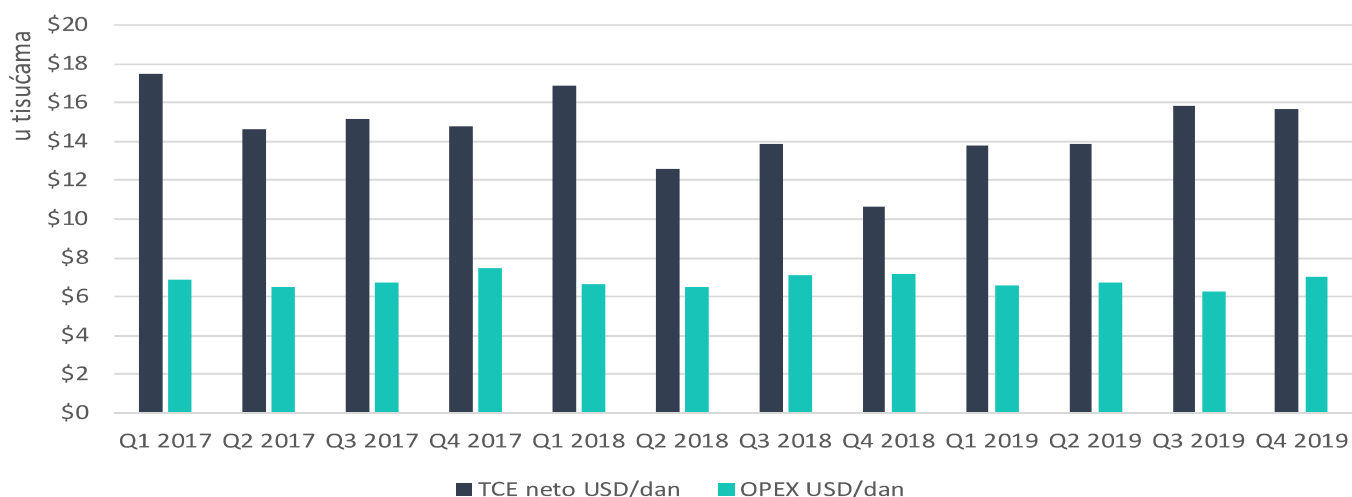
Sustav za pročišćenje balastnih voda aktivno uklanja, ubija ili onemogućuje reprodukciju organizma u balastnim vodama prije vraćanja u eko-sustav. Očekivani trošak samog uređaja iznosi do oko 550.000 dolara po brodu što ne uključuje trošak isporuke i ugradnje uz napomenu da je ECO tanker Dalmacija isporučen iz brodogradilišta s već implementiranim uređajem za pročišćavanje balastnih voda.

Brod	Nosivost (dwt)	Tip	Godina izgradnje	Brodogradilište	Zastava	Zaposlenje 31.12.2019.	Dnevna vozarina (USD)
Velebit	52.554	ICE class MR produkt	2011	Treći Maj Hrvatska	Hrvatska	Clearlake ugovor na vrijeme	14.500 (do 12.03.2020.)
Vinjerac	51.935	ICE class MR produkt	2011	Treći Maj Hrvatska	Hrvatska	SPOT tržište	SPOT
Vukovar	49.990	Eko MR produkt	2015	Hyundai Mipo J.Korea	Hrvatska	KOCH ugovor na vrijeme	17.000 (6 do 12 mjeseci u unajmiteljevoj opciji)
Zoilo	49.990	Eko MR produkt	2015	Hyundai Mipo J.Korea	Hrvatska	SPOT tržište	13.500* (do 03.06.2020.)
Dalmacija	49.990	Eko MR produkt	2015	SPP Shipbuilding J.Korea	Hrvatska	Trafigura ugovor na vrijeme	16.000 (do Q2 2020)
Pag	49.990	Eko MR produkt	2015	SPP Shipbuilding J.Korea	Hrvatska	KOCH ugovor na vrijeme	17.150 (6 do 12 mjeseci u unajmiteljevoj opciji)

*Minimalan osiguran iznos dnevne vozarine s dodatnom mogućnošću podjele dobiti iznad navedenog iznosa u omjeru 50:50

Operativni podaci flote	2017.	2018.	2019.
TCE neto vozarine (USD/dan)	15.525	13.201	14.794
Operativni dani (brojčano)	2.190	2.190	2.190
Dnevni operativni troškovi (USD/dan)	6.891	6.755	6.657
Uposlenost flote u %	96	100	100
Prosječni broj brodova u godini	6,00	6,00	6,00

Usporedba TCE neto i prosječnih operativnih troškova broda po kvartalima 2017., 2018. i 2019. godine



Najvažniji događaji u 2019.

Usvojeni nerevidirani rezultati za Q4 i FY 2018. godine

Sjednica Uprave i Nadzornog odbora Tankerske Next Generation d.d. održana je dana 25. veljače 2019. godine, te su na njoj prihvaćeni nerevidirani financijski izvještaji za četvrto tromjesečje i cijelu 2018. godinu.

Usvojeni revidirani rezultati za 2018. godinu i nerevidirani rezultati za Q1 2019. godine

Sjednica Uprave i Nadzornog odbora Tankerske Next Generation d.d. održana je dana 30. travnja 2019. godine

Nadzorni odbor Tankerske Next Generation d.d. usvojio je i time utvrdio Financijske izvještaje za godinu završenu 31. prosinca 2018. s Izvještajem neovisnog revizora društva, te Godišnje Izvješće o stanju Društva.

Nadalje, na navedenoj sjednici Nadzorni odbor razmotrio je i prihvatio nerevidirani financijski izvještaj za prvo tromjesečje 2019. godine.

Održana Glavna Skupština Društva

Redovna Glavna skupština Tankerska Next Generation d.d. održana je u sjedištu Društva u Zadru 04. srpnja 2019. godine s početkom u 11:00 sati. Na skupštini Društva bilo je prisutno 6.790.159 glasova, što predstavlja 77,8675 % od ukupnog temeljnog kapitala s pravom glasa.

Sve odluke Glavne skupštine donesene su potrebnom većinom. Točke pod brojem 3,4,5 i 7 u obliku predloženom od strane Uprave i Nadzornog odbora prema pozivu na Glavnu skupštinu Društva objavljene 23. svibnja 2019. godine na stranicama Zagrebačke burze, na web stranicama Društva te u službenom registru HANFA-e, dok su točke 6 i 8 usvojene temeljem protuprijedloga dioničara Croatia Osiguranje d.d. u obliku koji je iznesen na redovnoj Glavnoj skupštini Društva.

Usvojeni nerevidirani rezultati za Q2 i H1 2019. godine

Sjednica Uprave i Nadzornog odbora Tankerske Next Generation d.d. održana je dana 29. srpnja 2019. godine, te su na njoj prihvaćeni nerevidirani financijski izvještaji za drugo tromjesečje i prvih šest mjeseci 2019. godine

Održana sjednica Uprave i Nadzornog odbora

U srijedu, 21. kolovoza 2019. godine, u prostorijama Društva, Zadar, Božidara Petranovića 4, održana je konstituirajuća sjednica Nadzornog odbora Tankerska Next Generation d.d. koji djeluje u sastavu:

- Ivica Pijaca,
- Mario Pavić,
- Nikola Koščica,
- Joško Miliša i
- Dalibor Fell.

Za predsjednika Nadzornog odbora izabran je Ivica Pijaca, a za zamjenika predsjednika izabran je Mario Pavić.

Usvojeni nerevidirani rezultati za Q3 2019. godine

Sjednica Uprave i Nadzornog odbora Tankerske Next Generation d.d. održana je dana 28. listopada 2019. godine, te su na njoj prihvaćeni nerevidirani financijski izvještaji za treće tromjesečje i prvih devet mjeseci 2019. godine.

Očekivani razvoj

Tankerska Next Generation d.d. je međunarodni vlasnik i operator flote od 6 modernih produkt tankera srednje nosivosti, a posluje na tržištu međunarodnog pomorskog prijevoza naftnih prerađevina i jestivih ulja, te pruža usluge prijevoza velikim energetske kompanijama, velikim trgovcima naftom i njenim prerađevinama, velikim proizvođačima nafte i naftnih prerađevina i raznim drugim subjektima koji ovise o pomorskom prijevozu.

TNG je na isteku 2019. godine držao četiri brodarska ugovora na vrijeme, koji su potpisani u skladu s uobičajenim tržišnim praksama i temelje se na standardnim uvjetima industrije za takve ugovore.

Društvo i dalje namjerava zapošljavati većinu flote na temelju srednjoročnih i dugoročnih brodarskih ugovora na vrijeme u cilju ostvarivanja predvidivih poslovnih rezultata i novčanih tokova što podupire smanjenje rizika za dioničare Društva. Buduće strategije zapošljavanja, u smislu trajanja, ovisit će o tržišnim uvjetima i stavu Uprave o optimalnoj strategiji upravljanja flotom.

Poslovanje Grupe podliježe brojnim zakonima i propisima u obliku međunarodnih konvencija i ugovora, nacionalnih, državnih i lokalnih zakona te nacionalnih, državnih i međunarodnih propisa koji su na snazi u jurisdikcijama u kojima brodovi Grupe posluju ili su upisani.

Konvencija o balastnim vodama Međunarodne pomorske organizacije stupila je na snagu 8. rujna 2017. godine, dok je na posljednjem sastanku IMO-a koji je prethodio stupanju na snagu konvencije odobrena odgoda implementacije za određeni dio postojeće svjetske flote.

Nakon rujna 2017, odobreni sustav za pročišćenje balastnih voda morat će biti ugrađen do trenutka kada bude potrebno obnoviti IOPP (International Oil Pollution Prevention) certifikat, što za TNG d.d. znači da će se sustavi ugrađivati na brodove prateći ciklus petogodišnjih obveznih remonta, koji bi trebali krenuti sredinom 2020. godine ovisno

o obvezujućim rokovima i budućim uvjetima poslovanja. Sustav za pročišćenje balastnih voda aktivno uklanja, ubija ili onemogućuje reprodukciju organizma u balastnim vodama prije vraćanja u ekosistem. Očekivani trošak uređaja iznosi oko 550.000 dolara po brodu (bez troška transporta i implementacije) ovisno o pripremi i postojećim instalacijama.

Prema odredbama MARPOL-a do 1. siječnja 2020. količina sumpora u pogonskom gorivu neće smjeti biti veća od 0,50%, odnosno emisija u okolinu neće smjeti biti veća od toga. Usklađivanje operativnog poslovanja s ovim propisima može za posljedicu imati značajne kapitalne izdatke u slučaju instalacija opreme za smanjivanje sumpornih emisija ili može podići operativne troškove u slučaju zamjene jeftinijeg visoko sumpornog goriva skupljim nisko sumpornim gorivom.

Ove promjene u regulatornom okruženju svakako će se odraziti na poslovanje TNG-a u sljedećem srednjoročnom razdoblju kroz zahtjeve za investicijama u novu tehnologiju čime bi se postigla potpuna usklađenost flote s navedenim konvencijama. Kako je TNG obavio prvi petogodišnji ciklus remonta za dva konvencionalna tankera, očekujemo kao će investicije povezane s ovim regulativama imati učinak u sljedećem petogodišnjem remontnom ciklusu koji očekujemo sredinom 2020. godine.

Osnovni trendovi i pokazatelji povezani s tržištem produkt tankera u srednjem roku pokazuju stabilnost i uravnoteženost ponude novih jedinica i potražnje za tonskom miljom što može uz nastavak preseljenja proizvodnih kapaciteta naftnih derivata prema dalekom istoku koje se nastavlja, ukazivati na oporavak tržišta vozarina. U tom periodu društvu je cilj osigurati održivost poslovanja i maksimizirati ekonomičnost upravljajući Grupom na način za koji se vjeruje da bi Društvu omogućio konzistentnu i kontinuiranu dividendnu politiku.

Upravljanje rizicima

Politika upravljanja rizicima u Tankerskoj Next Generation povezana s upravljanjem financijskim sredstvima, može se ukratko prikazati kako slijedi:

Valutni rizik

Valutni rizici uključuju transakcijski rizik, a to je rizik negativnog utjecaja promjena valutnih tečajeva u odnosu na kunu na novčane tokove TNG-a iz komercijalnih aktivnosti i bilančni rizik, a to je rizik da vrijednost neto monetarnih sredstava u stranim valutama bude niža prilikom preračunavanja u kune kao posljedica promjene valutnih tečajeva

TNG posluje u međunarodnom okružju i izloženo je promjenama vrijednosti američkog dolara (USD) jer je značajan dio potraživanja i prihoda iz inozemstva nominiran u USD. TNG trenutno ne koristi aktivne oblike zaštite od utjecaja promjena valutnog tečaja, jer se nalazi u prirodnoj „hedge“ poziciji, gdje poslovni model omogućava minimiziranje ovog rizika, jer su prihodi i troškovi kompanije, kao i imovina te krediti u najznačajnijem dijelu u istoj valuti.

Kamatni rizik

Kamatni rizik je rizik promjene vrijednosti financijskog instrumenta uslijed promjena kamatnih stopa na tržištu. Kamatni rizik sadržan u toku novca odnosi se na rizik kolebljivosti kamatnih rashoda po financijskim instrumentima tijekom razdoblja. Budući da TNG nema značajnu imovinu koja ostvaruje prihod od kamata, prihodi TNG-a i novčani tok iz poslovnih aktivnosti nisu u značajnoj mjeri ovisni o promjenama tržišnih kamatnih stopa. Kamatni rizik TNG-a proizlazi iz dugoročnih kredita. TNG je izloženo kamatnom riziku s obzirom da su primljeni dugoročni krediti odobreni s varijabilnom kamatnom stopom.

Ugovaranjem kamatnih swapova s najznačajnijim kreditorima omogućeno je ublažavanje rizika volatilnosti promjenjivih kamatnih stopa, omogućavajući kompaniji koja posluje u uvjetima unaprijed fiksno ugovorenih prihoda da upravlja profitabilnošću poslovanja fiksirajući jednu od značajnijih troškovnih komponenti.

Kreditni rizik

Kreditni rizik odnosi se na rizik neispunjenja obveza strane u financijskom instrumentu koja time drugoj strani nanosi financijski gubitak. Najveća izloženost kreditnom riziku izražena je najvišom vrijednošću svake stavke financijske imovine iskazane u izvještaju o financijskom položaju. Osnovna financijska imovina TNG-a sastoji se od novca i stanja na računima u bankama, potraživanja od kupaca i ostalih potraživanja te ulaganja. Kreditni rizik sadržan

u likvidnim sredstvima je ograničen jer je, sudeći prema ocjenama većine međunarodnih agencija, uglavnom riječ o bankama visokog kreditnog rejtinga

Rizik likvidnosti

Odgovornost za upravljanje rizikom likvidnosti snosi Uprava, koja postavlja odgovarajući okvir za upravljanje rizikom likvidnosti, s ciljem upravljanja kratkoročnim, srednjoročnim i dugoročnim zahtjevima financiranja i likvidnosti. Rizik likvidnosti, koji se smatra rizikom financiranja, je rizik suočavanja TNG s poteškoćama u naplati sredstava koja su joj potrebna da bi ispunila svoje obveze po osnovi financijskih instrumenata. TNG ima značajne iznose dugoročnih kamatonosnih obveza po kreditima s varijabilnom stopom koji ga izlažu riziku toka novca. Društvo upravlja rizikom likvidnosti održavajući adekvatne rezerve i kreditne linije, kontinuirano uspoređujući planirani i ostvareni tok novca uz praćenje dospjeća potraživanja i obveza.

Cjenovni rizik

Poslovanje TNG-a izloženo je cjenovnom riziku povezanom sa promjenama vrijednosti vozarine. Dnevna vozarina (izražena u dolarima po danu) povijesno gledajući je veoma promjenjiva. Promjene u vrijednosti vozarine utječu na svakodnevno poslovanje na sljedeći način:

- niska vrijednost vozarine predstavlja mogućnost TNG-a da zauzme veći tržišni udio
- visoka vrijednost vozarine omogućava TNG-u da se u kratkom i srednjem roku zaštiti od cjenovnog rizika kroz zakup brodova ili kroz aktivno trgovanjem derivatima povezanim sa vozarinom.

Operativni rizici

Zbog rizika koji su uključeni u pomorski prijevoz naftnih proizvoda, kao i zbog vrlo strogih zahtjeva od strane velikih naftnih kompanija, sigurnost i poštivanje okoliša su među ključnim operativnim prioritetima. Upravitelj flote Tankerska Plovidba upravlja brodovima na način kojim osigurava maksimalnu zaštitu sigurnosti i zdravlja zaposlenika, javnosti i okoliša. TNG i upravitelj flote aktivno upravljaju rizicima koji utječu na poslovanje TNG-a te su posvećeni eliminiranju incidenata koji bi ugrožavali sigurnost i integritet flote. Upravitelj flote koristi program upravljanja rizicima koji između ostalog uključuje, alate za računalno potpomognutu analizu rizika, programe za održavanje i procjene, programe stručnog osposobljavanja pomoraca i različite radionice za pomorce.

Vozarine

Vozarine iz brodarskih ugovora na vrijeme obično su fiksirane za vrijeme trajanja najma. Brodovi zaposleni kroz ovakve ugovore, kroz određeno vremensko razdoblje omogućavaju predvidljivije novčane tokove tijekom tog vremenskog razdoblja i ostvaruju konzervativne razine profitabilnosti. Prevladavajuće vozarine variraju sezonski te iz godine u godinu odražavajući promjene visine vozarine "spot tržišta", očekivanja o budućim vozarinama na "spot tržištu" i drugih čimbenika. Stupanj promjenjivosti vozarina kod brodarskih ugovora na vrijeme je niži kod dugoročnijih ugovora za razliku od kraćih ugovora kod kojih je volatilitet izraženiji. Strategijom zapošljavanja brodova, koja se uglavnom oslanja na prekogodišnja zaposlenja kompanija mitigira ovu vrstu rizika.

TNG i upravitelj flote u svom poslovanju primjenjuju sljedeće standarde, strategije i osiguranja:

ISO 9001 standard za garanciju kvalitete

ISO 14001 standard za upravljanje okolišem,

ISO 50001 standard upravljanja energijom i

OHSAS 1800 standard za sustav upravljanja zdravljem i sigurnošću na radu,

ISM Code Međunarodni kodeks upravljanja sigurnošću

Poslovna strategija Društva

Strategija Društva je biti pouzdan, učinkovit i odgovoran pružatelj usluga pomorskog prijevoza naftnih prerađevina, a poslovni model Tankerske Next Generation, podrazumijeva organizaciju operativnog poslovanja koje će omogućiti ostvarenje ciljeva zacrtanih strategijom i maksimiziranje vrijednosti dioničara. Poslovanje počiva

na pravovremenom stjecanju tankera, čime se osigurava efikasno korištenje prikupljenog kapitala i minimizira zaduženost. U osnovi upravljanja flotom je povećanje novčanog toka i profitabilnosti kroz outsourcing većine upravljačkih funkcija i usluga čime se zadržava fleksibilna i jednostavna organizacijska struktura neopterećena dodatnim općim troškovima. Na ovaj način će se omogućiti efikasno upravljanje imovinom i obvezama kompanije i osigurati stabilni povrat dioničarima u obliku dividende.

Strategija odabira unajmitelja

Financijska stabilnost unajmitelja i njegova pouzdanost je važan faktor koji utječe na rizik ugovaranja brodarskih ugovora. Rizika takve vrste TNG minimizira pružajući usluge prijevoza velikim energetske kompanijama, velikim trgovcima naftom i njenim prerađevinama, velikim proizvođačima nafte i naftnih prerađevina i drugim, isključivo renomiranim subjektima koji imaju snažnu reputaciju i tradiciju poslovanja u pomorskom prijevozu.

Osiguranja

Pomorski transport povezan je s potencijalnim rizikom od velikih gubitaka i obveza, smrti ili ozljede osoba, kao i štete na imovini uzrokovane nepovoljnim vremenskim uvjetima, mehaničkim kvarovima, ljudskim pogreškama, ratom, terorizmom, piratstvom i drugim okolnostima ili događajima. Prijevoz nafte povezan je i s rizikom od onečišćenja, ali i prekida poslovanja zbog političkih nemira, neprijateljstava, štrajkova i bojkota. Osim toga, uvijek postoji inherentna mogućnost morskih nepogoda, koje uključuju i izlivanje nafte, te druge utjecaje okoliša, pa tako potencijalno postoji i obveza naknade štete koje proizlaze iz operative brodova u međunarodnoj trgovini. Od takvih rizika TNG je osiguran kod prominentnih inozemnih osiguravateljskih kuća specijaliziranih za usluge zaštite od većine rizika nesreća povezanih s brodskim operacijama koje provodi TNG. Društvo smatra da je trenutnim programom osiguranja primjereno zaštićeno od većine rizika te da postoji odgovarajući stupanj zaštite i osiguranja za naknadu štete od odgovornosti za zagađenja i ekološke štete. Cilj je održavati adekvatnu razinu osiguranja potrebnu u svojim pomorskim operacijama i aktivno pratiti sve nove propise i prijetnje koje mogu zahtijevati od TNG-a da revidira svoju pokrivenost osiguranjem.



IZJAVA O PRIMJENI KODEKSA KORPORATIVNOG UPRAVLJANJA

Sukladno hrvatskom Zakonu o trgovačkim društvima (NN 111/93, 34/99, 121/99, 52/00 – Odluka USRH, 118/03, 107/07, 146/08, 137/09, 125/11, 152/11 – pročišćeni tekst, 111/12, 68/13, 110/15 i 40/19) te sukladno članku 22. Zakona o računovodstvu (Narodne novine broj 78/15, 134/15, 120/16 i 116/18 dalje u tekstu: ZOR) društva čijim se dionicama trguje na uređenom tržištu obvezna su primjenjivati kodeks korporativnog upravljanja. S obzirom da je ukupno 8.733.345 redovnih dionica Društva, oznake TPNG-R-A i ISIN oznake HRTPNGRA0000, uvršteno na Službeno tržište Zagrebačke burze, Društvo je usvojilo i na njega se primjenjuje Kodeks korporativnog upravljanja koji su zajednički pripremile Hrvatske agencija za nadzor financijskih usluga i Zagrebačka burza, a objavljen je na internetskoj stranici Zagrebačke burze (www.zse.hr). Značajni imatelji dionica u Društvu navedeni su na stranici 8 Godišnjeg izvještaja. TNG d.d. općenito uvažavajući specifičnosti poslovnog modela pridržava se odredbi Kodeksa o čemu izvještava javnost kroz Godišnji upitnik korporativnog upravljanja koji se objavljuje na internetskoj stranici društva (www.tng.hr).

Društvo je izradilo i usvojilo Kodeks korporativnog upravljanja Tankerske Next Generation, koji je izrađen prema predlošku i preporukama Kodeksa korporativnog upravljanja koji su zajednički pripremile Hrvatske agencija za nadzor financijskih usluga i Zagrebačka burza te prati i uvažava specifičnosti poslovanja na globalnom tržištu pomorskog prijevoza. Svrha ovog Kodeksa je postavljanje visokih standarda korporativnog upravljanja i poslovne transparentnosti za dionička društva, te zaštita investitora i drugih članova društva kroz uredno i odgovorno upravljanje i nadzor poslovanja te upravljačkih funkcija dioničkih društava.

Iznimke su sljedeće:

- Društvo nije osiguralo opunomoćenike dioničarima Društva koji to zbog bilo kojeg razloga nisu u mogućnosti učiniti sami, a bez posebnih troškova za te dioničare, koji su dužni glasovati na Glavnoj skupštini u skladu s uputama dioničara jer društvo nije zaprimilo takav zahtjev.
- Sudjelovanje i glasovanje upotrebom sredstava moderne komunikacijske tehnologije nije bilo omogućeno na prethodnim skupštinama dioničara. Takva mogućnost nije predviđena Statutom društva, a u budućnosti će se razmotriti ovisno o potrebama i troškovima takvog sustava.
- Društvo koristi zakonske i statutarne mogućnosti prijave dolaska i punomoći u cilju zaštite interesa dioničara i održavanja primjerene tehničke kvalitete skupa.
- Nadzorni odbor društva sastavljen je od tri predstavnika većinskog vlasnika te dva nezavisna člana.
- Društvo upravlja sukcesijom rukovodstva kroz pravovremeno prepoznavanje i identificiranje potreba na ključnim razinama poslovnih procesa vodeći kontinuitetom i održivošću procesa i upravljački i nadzornih funkcija i aktivnosti.
- Podaci o naknadama članovima Uprave i Nadzornog odbora objavljeni su u godišnjem izvješću u ukupnom iznosu.

- Naknade članovima nadzornog odbora određene su odlukom skupštine društva u fiksnom iznosu i dostupne su na internet stranicama društva
- Komisije za imenovanja i nagrađivanje su zbog organizacijskih specifičnosti društva predviđene kao „ad hoc“ tijela Nadzornog odbora koje bi u slučaju potrebe razmatrala pitanja iz specifičnih područja.
- Iznosi naknada plaćenih nezavisnim revizorima za pružene usluge ne objavljuju se i predstavljaju poslovnu tajnu.

Unutrašnji nadzor i upravljanje rizicima

Revizijski odbor društva priprema i nadgleda provedbe odluka Nadzornog odbora vezane uz sustav financijskog izvješćivanja, rizika povezanih s financijskim izvješćivanjem te nadzire kontrole i mehanizme osiguranja kvalitete i odvijanja procesa financijskog izvještavanja Tankerske Next Generation d.d.. Kroz kontinuirani pristup revizorima Društva odbor nadgleda proces izvješćivanja, raspravlja o ključnim pitanjima za poslovanje iznesenim od revizora, menadžmenta ili Nadzornog odbora dajući savjete, preporuke ili smjernice. Revizijski odbor odgovoran je za osiguravanje objektivnosti i vjerodostojnosti informacija i izvješća koja se podnose Nadzornom odboru. Obveze i odgovornosti revizorskog odbora između ostalog uključuju odgovornost za praćenje i pregled cjelovitosti financijskog izvješćivanja Društva, interni sustav financijske kontrole Društva i interne kontrole poslovanja i usklađenosti Društva. Revizijski odbor također nadzire funkciju vanjske revizije (uključujući učinkovitost postupaka vanjske revizije te imenovanje i naknade revizorima) i ocjenjuje učinkovitost aktivnosti interne revizije.

Imenovanje i djelovanje članova Uprave

Upravu Društva imenuje i opoziva Nadzorni odbor na mandat koji traje najviše do pet godina te članovi Uprave potom mogu biti ponovno imenovani. Uprava se trenutno sastoji od jednog člana te može brojati do tri člana. Ovlasti članova Uprave definirane su Zakonom o trgovačkim društvima i Statutom Društva i uključuju vođenje poslova na vlastitu odgovornost poduzimajući sve radnje i donošenje svih odluka koje smatra potrebnim za uspješno vođenje poslova Društva. Uprava je za određene odluke dužna osigurati suglasnost Nadzornog odbora (između ostalog - izmjene Statuta, stjecanje i raspolaganje vlastitim dionicama). Društvo samostalno zastupa član Uprave. Upravu društva čini jedini član Uprave gospodin John Karavanić.

Nadzorni odbor

Nadzorni odbor sastoji se od pet članova koje imenuje skupština Društva. Nadzorni odbor odgovoran je za imenovanje i opoziv članova Uprave te za nadzor nad vođenjem poslova Društva. Sukladno odredbama Statuta Nadzorni odbor daje prethodnu suglasnost za značajne transakcije i poslove koje Uprava bez takvog odobrenja ne može provesti. Nadzorni odbor osnovao je Revizijski odbor.

Korporativni menadžement

UPRAVA

John Karavanić

Član Uprave

Gospodin John Karavanić diplomirao je na Ekonomskom fakultetu u Zagrebu 1992. godine. Nakon diplome, bio je zaposlen u Tankerskoj plovidbi kao pripravnik u Sektoru komercijale. Od 1993. do 1997. godine je bio na položaju Samostalnog referenta u odjelu tankera u Tankerskoj plovidbi, a od 1997. do 1999. Poslovoditelj u odjelu tankera u Sektoru komercijale. Između 1999. i 2004. godine bio je broker u Alan Shippingu (društvo kćer Tankerske plovidbe). Vratio se u Tankersku plovidbu 2004. godine na položaj Voditelja odjela tankera i zamjenika direktora Sektora komercijale unutar društva. Od 2014. godine bio je na položaju Poslovoditelja za projekte i zamjenik direktora Sektora komercijale. Od kolovoza 2014. gdn. Karavanić je član Uprave TNG-a.

NADZORNI ODBOR

Ivica Pijaca

Predsjednik Nadzornog odbora

Gospodin Ivica Pijaca je započeo svoju profesionalnu karijeru u Tankerskoj plovidbi kao kadet od 1992. do 1993. godine. Diplomirao je na Pomorskom fakultetu u Rijeci 1998. Iste godine se zaposlio kao treći časnik palube u floti Tankerske plovidbe. Godine 1999. postao je samostalni referent u Odjelu produkt tankera u Tankerskoj plovidbi, napredujući na mjesto Poslovoditelja u odjelu tankera u Tankerskoj plovidbi u 2003. godini. Između 2004. i 2005. godine gospodin Pijaca bio je broker u Alan Shippingu (društvo kćer Tankerske plovidbe) i generalni direktor u istom društvu od 2005. do 2006. godine. Od 2006. do 2013. gospodin Pijaca bio je Poslovoditelj u odjelu tankera u Tankerskoj plovidbi. 2013. godine gospodin Pijaca postao je direktor Sektora komercijale te je to funkcija na kojoj se trenutno nalazi u Tankerskoj plovidbi.

Mario Pavić

Zamjenik predsjednika Nadzornog odbora i član Revizijskog odbora

Gospodin Mario Pavić je započeo svoju profesionalnu karijeru u Tankerskoj plovidbi kao kadet između 1993. i 1994. godine. Diplomirao je na Pomorskom fakultetu u Splitu 1996. godine s diplomom inženjer nautike. Od 1997. do 2002. godine bio je zaposlen kao časnik palube u floti Tankerske plovidbe. Godine 2002. diplomirao je Management u pomorstvu na Pomorskom fakultetu u Splitu. Između 2003. i 2007. godine bio je Poslovoditelj u odjelu tankera Tankerske plovidbe. Između 2007. i 2012. godine gospodin Pavić bio je broker u društvu Alan Shippingu (društvo kćer Tankerske plovidbe) i generalni direktor istog društva od 2012. do 2013. godine. Od 2013. godine gospodin Pavić je član Uprave Tankerske plovidbe, a predsjednikom Uprave postaje u kolovozu 2015. godine.

Nikola Koščica

Član Nadzornog odbora

Gospodin Nikola Koščica je diplomirao financijsku ekonomiju na London Guildhall University 1996. godine. Nakon diplome, bio je zaposlen u Dalmatinskoj banci d.d. između 1997. i 2001. godine, i to prvo kao pripravnik, a kasnije kao analitičar u sektoru za upravljanje poslovnim rizicima navedene banke. Između 2001. i 2003. godine, bio je zaposlen inicijalno kao kreditni referent, a kasnije kao voditelj odjela za kreditiranje pravnih osoba u Raiffeisenbank Austria d.d. Podružnica Zadar. Postao je zaposlenik Tankerske plovidbe 2004. godine kao poslovoditelj za upravljanje rizicima, od 2013. je na položaju direktora financijskog sektora, a od kolovoza 2015. je član Uprave Tankerske plovidbe.

Joško Miliša

Član Nadzornog odbora

Gospodin Joško Miliša završio je Elektrotehnički fakultet u Zagrebu te se 1992. godine zapošljava kao broker u brokerskoj kući Medis, nakon čega radi u konzultantskim društvima Consult invest i ICF kao savjetnik na poslovima preuzimanja i savjetovanjima društava. U Erste vrijednosnim papirima d.o.o.

radio je na poziciji voditelja trgovanja vrijednosnim papirima i uvođenju portfolio managementa. Imenovan je 2000. godine za potpredsjednika Hrvatskog Fonda za privatizaciju zadužen za korporativno upravljanje. Početkom 2002. godine suosniva investicijsko društvo ŠTED-KAPITAL d.o.o., koje samostalno i uspješno vodi do polovine 2009. godine. Trenutno je na funkciji predsjednika uprave investicijskog društva Prosperus Invest d.o.o.

Nikola Mišetić

Član Nadzornog odbora do 21. kolovoza 2019. godine

Gospodin Nikola Mišetić diplomirao je na Ekonomskom fakultetu u Zagrebu 2002. godine, a MBA program završio 2009. godine na poslovnom učilištu INSEAD u Francuskoj. Svoju profesionalnu karijeru započeo je 2003. godine kao makroekonomist u Volksbank d.d. Zagreb, a već 2004. godine prelazi u Kreditnu banku Zagreb d.d., gdje obnaša funkciju zamjenika direktora poslova s građanstvom od 2004. do 2005. godine. U McKinsey & Company Inc., zadržao se kao manager projekata od 2005. do 2011. godine kada prelazi u Adris Grupu d.d. na mjesto izvršnog direktora razvoja. U travnju 2014. gospodin Mišetić ulazi u Upravu Croatia osiguranja d.d. nakon akvizicije Croatia osiguranja d.d. od ADRIS grupe.

Dalibor Fell

Član Nadzornog odbora od 21. kolovoza 2019. godine

Gospodin Dalibor Fell završio je Ekonomski fakultet u Zagrebu te se 2000. godine zapošljava u Raiffeisenbank Austria d.d. gdje u Sektoru riznice i investicijskog bankarstva unutar 8 godina prolazi put od pripravnika preko direktora direkcije do zamjenika izvršnog direktora. Nakon toga osniva vlastito društvo te 8 godina provodi kao direktor u društvu za usluge poslovnog savjetovanja. 2016. godine se pridružuje Croatia osiguranju d.d. kao direktor Sektora za ulaganja odgovoran za upravljanje imovinom društva. Tijekom tog vremena obavljao dužnosti predsjednika nadzornog odbora društava za upravljanje obveznim mirovinskim fondovima u vlasništvu

Croatia osiguranja d.d. Tijekom karijere pohađao je brojne seminare u zemlji i inozemstvu iz područja financija, investicija te rukovođenja. Na seminarima se pojavljivao i u ulozi predavača na temu derivativnih financijskih instrumenata u organizaciji Zagrebačke burze.

REVIZIJSKI ODBOR

Sergej Dolezil

Predsjednik Revizijskog odbora od 04. srpnja 2019. godine

Gospodin Sergej Dolezil diplomirao je 2004. godine na Webster University Vienna, Menadžment s naglaskom na međunarodno poslovanje, a 2009. godine završio je MBA program na IEDC Poslovnoj školi u Bledu, Slovenija. 2004. godine zapošljava se na poziciji supervizora u poreznom odjelu KPMG Croatia d.o.o. 2010. godine zapošljava se u INA industriji nafte d.d. na poziciji vodećeg internog revizora, te na toj poziciji ostaje do 2013. godine kada postaje direktor Sektora interne revizije. Iz INA-e u travnju 2015. prelazi u Croatia Osiguranje d.d., gdje zauzima poziciju savjetnika člana uprave za financije, a u siječnju 2016. godine postaje Direktor interne revizije u Croatia Osiguranju d.d. da bi od siječnja do lipnja 2018. bio predsjednik uprave CO Zdravlje d.o.o. Od lipnja 2018. do travnja 2019. vodi Sektor za akvizicije u Croatia Osiguranju d.d. U travnju 2019. prelazi na poziciju direktora financija Amodo d.o.o. tehnološke firme koje se fokusira na razvoj digitalnih kanala i osigurateljnih proizvoda na temelju ponašanja i korištenja (usage based insurance).

Genarij Sutlović

Član Revizijskog odbora

Gospodin Genarij Sutlović diplomirao je na Ekonomskom fakultetu u Rijeci 1986. godine. Nakon diplome, bio je zaposlen u Tankerskoj plovidbi kao referent od 1987. do 1989. Od 1990. preuzima funkciju glavnog financijskog knjigovođe gdje se zadržava do promocije u šefa knjigovodstva u veljači 1991. godine. Na poziciji Šefa knjigovodstva Tankerske Plovidbe gospodin Sutlović ostaje sve do prosinca 2001. kada prelazi u Stambeno Gospodarstvo Tanker d.o.o. Zadar, gdje i danas obnaša funkciju direktora društva.

Luka Babić

Predsjednik Revizijskog odbora od 04. srpnja 2019. godine

Gospodin Luka Babić diplomirao je na Ekonomskom fakultetu u Zagrebu. Svoju profesionalnu karijeru započeo je 2007. u Deloitteu, u Odjelu financijskog savjetovanja. Radio je na projektima vezanim za korporativne financije (M&A), restrukturiranja te feasibility studije. U 2014. godini pridružio se Croatia osiguranju. Nakon uspješne privatizacije u 2014. najprije je bio Projektni manager za transformaciju, te je nakon toga preuzeo vođenje Sektor za kontroling. Paralelno s tom ulogom od 2017. do spajanja s Croatia osiguranjem 2018. godine bio je član Uprave Croatia osiguranja kredita (bivši BNP Paribas Cardif Hrvatska). Trenutno je član Uprave Croatia osiguranja.

Naknade članovima upravljačkih tijela

Naknade članovima Nadzornog odbora u 2019. godini

Naknada članovima Nadzornog odbora iznosi 7.600,00 kn bruto mjesečno, dok Predsjedniku Nadzornog odbora pripada naknada u iznosu 9.500,00 kn bruto mjesečno.

Sastav Nadzornog odbora na 31.12.2019.:

gdn. Ivica Pijaca, predsjednik
gdn. Mario Pavić, zamjenik
gdn. Joško Miliša, član
gdn. Dalibor Fell, član
gdn. Nikola Koščica, član

Naknade članovima Revizijskog odbora u 2019. godini

Visina naknade članovima Revizijskog odbora iznosi 2.000,00 kuna neto po sjednici, članovima Revizijskog odbora koji su ujedno članovi Nadzornog odbora ne pripada posebna naknada.

Sastav Revizijskog odbora na 31.12.2019.

gdn. Luka Babić, predsjednik
gdn. Mario Pavić, član
gdn. Genarij Sutlović, član

Članovi Uprave, Nadzornog i Revizorskog odbora koji posjeduju dionice Društva na dan 31.12.2019:

gdn. John Karavanić, član Uprave 1.633 dionice Društva,

gdn. Ivica Pijaca, predsjednik Nadzornog odbora, 1.840 dionica Društva,

gdn. Mario Pavić, član Nadzornog odbora 1.165 dionica Društva,

gdn. Nikola Koščica, član Nadzornog odbora 1.840 dionica Društva,

gdn. Genarij Sutlović, član Revizorskog odbora 1.001 dionica Društva.

Politika dividendi

Poslovna politika Tankerske Next Generation d.d. je rukovoditi se najboljom svjetskom praksom u ostvarivanju koristi za svoje dioničare u nastojanju maksimalizacije dobiti iz poslovanja, a politika isplata dividende dioničarima, po uzoru na najuspješnija svjetska broderska društva u istom segmentu poslovanja, bit će vođena nastojanjem da se osigura kontinuitet i konzistentnost u politici isplate dividende. Uprava je, nadalje, dužna radi maksimiziranja dobiti posvetiti naročitu pažnju učinkovitom upravljanju brodovima, jačanju svojih komparativnih prednosti u odnosu na slična broderska društva koja posluju na svjetskom tržištu, zadržavajući pri tome troškove poslovanja na što nižoj razini, ali bez ugrožavanja sigurnosti, kvalitete usluga prijevoza i okoliša.

Prilikom utvrđivanja prijedloga za isplatu dividende uprava TNG d.d. rukovodit će zaradama društva, financijskom pozicijom, potrebama i razini raspoloživih novčanih sredstava, ispunjavanjem obveza preuzetih ugovorima o zajmovima za izgradnju flote te tržišnim uvjetima i promjenama u regulatornom okruženju. Kontinuitet u isplati dividende dioničarima uprava će nastojati održati predlažući isplatu normalizirane dobiti društva kao dijela dobiti u iznosu raspoloživih sredstava iznad minimalnih zahtjeva radnog kapitala potrebnog za upravljene flote sukladno potrebama strategije komercijalne eksploatacije brodova, koji može kretati od 600 tisuća do milijun američkih dolara ovisno je li brod zaposlen na vrijeme ili na putovanje te sukladno obveznim financijskim pokazateljima iz ugovora o zajmovima.

Prijedlog dividende iz rezultata poslovanja 2019. godine

Kao što je izrazito vidljivo iz nedavnih trendova, usporevanje globalne ekonomije zbog utjecaja i posljedica COVID-19 čini se neizbježnim ishodom. Poslovanje Društva, koje je izrazito međunarodno, na kojem kontinuirano ostvaruje 99% poslovnih prihoda, sa sobom nosi brojne izazove u sasvim novom nepredvidivom ekonomskom okruženju.

Tankerska Next Generation kontinuirano nastoji minimizirati rizik poslovanja ugovaranjem kombinacije zaposlenosti flote broderskim ugovorima na putovanje uz naglašene broderske ugovore na vrijeme no volatilitnost tržišta vozarina zahtjeva povećanu odgovornost za upravljanje rizikom likvidnosti.

Društvo je poduzelo niz preventivnih mjera kako bi minimiziralo rizike poslovanja poput pravovremenog usmjeravanja na osiguravanje prihoda temeljem diversificiranih dugoročnih broderskih najmovi sa prvorazrednim unajmiteljima, no rizici poslovanja i eventualnih otkazivanja pa i vjerojatnost da i najveća imena financijski posrnu dakako postoje. Društvo kontinuirano prati plan i ostvareni tok novca međutim TNG mora biti spreman snositi rizik suočavanja sa eventualnim poteškoćama u naplati sredstava.

Uprava postavlja odgovarajući okvir za upravljanje rizikom likvidnosti s ciljem upravljanja kratkoročnim, srednjoročnim i dugoročnim zahtjevima financiranja i likvidnosti uz rizik refinanciranja odnosno kamatni rizik koji proizlazi iz dugoročnih kredita sa varijabilnom kamatnom stopom. Unutar Društva se razmatra zadržavanje likvidnosti na višoj razini kako bi se moguće povrede financijskih obveza svele na minimum.

Društvo se oslanja i na međunarodno refinanciranje koje je trenutno pod svojevrsnim moratorijem kod jednog djela potencijalnih kandidata te je za očekivati kako će se njihovim povratom na tržište, financiranje biti nepovoljnije zbog narušene monetarne stabilnosti i povećanih kreditnih rizika. Kontinuirana i objektivna procjena rizika, postat će ključna u sljedećih 6 do 12 mjeseci.

U slijedeće dvije godine Društvo očekuju i zahtjevi regulatornog okruženja koji uključuju trošak uređaja za pročišćavanje balastnih voda što možemo svrstati u iznosu od oko 550.000 dolara po brodu (što ne uključuje trošak isporuke i ugradnje).

Pored značajnih iznosa dugoročnih obveza po kreditima koji utječu na rizik toka novca, TNG ima i obveze prema bankama koje zahtijevaju održavanje minimalne likvidnosti po transakcijskim računima po brodu.

Iz svega navedenog i iz načela opreznosti, prijedlog Uprave je da se dobit Društva iz prethodne 2019. godine u cijelosti rasporedi u zadržanu dobit i zakonske rezerve.

Odluka o ne isplati dividende u 2020. godini za 2019., temelji se na poslovnim rezultatima ostvarenima u prethodnoj godini te predviđanjima tržišta u segmentu produkt tankera u 2020. i predviđenim troškovima vezanim za refinanciranje i praćenje regulatornog okruženja ali prvenstveno zbog utjecaja COVID-19 na svjetsko gospodarstvo te nepredvidivog trajanja i razmjera oporavka.

Gospodarski pad i recesija sa sobom nose brojne izazove. Kompanije koje ih uspiju prebroditi mogu bolje iskoristiti prilike za prestizanje konkurencije i pripremu za ostvarenje rasta u budućnosti.

Održivo i društveno odgovorno poslovanje

Područja održivog i društveno odgovornog poslovanja su: uključenost društveno odgovornog poslovanja u poslovnu strategiju, zaštita okoliša, ekonomska održivost, tržišni odnosi, radna okolina i odnosi sa zajednicom

Koncept društveno odgovornog poslovanja podrazumijeva sinergiju brige o društvu i okolišu, te strategije poslovnog razvoja kompanije što u konačnici treba rezultirati stvaranjem preduvjeta za održivi razvoj svih uključenih strana.

Ključne grupe interesne skupine Tankerske Next Generation sastoje se od unajmitelja, dobavljača, zaposlenika, dioničara, financijskih institucija, industrijskih udruženja, regulatora i zajednice u kojoj posluje, a kontinuirani cilj kompanije je održavanje partnerskog odnosa i dijaloga sa svakom od ovih skupina.

Uključenost društveno odgovornog poslovanja u poslovnu strategiju

Brodarska industrija odgovorna je za oko 90% transporta u svijetu. Na taj način, brodarstvo spaja proizvodnju, ljude i kompanije u globalnoj trgovačkoj mreži i tako ima nemjerljiv doprinos u razvoju i rastu diljem svijeta. Kroz razvoj efikasnih, pouzdanih i pametnih rješenja za transport dobara od proizvođača do kupca brodarstvo zauzima ključnu ulogu u ostvarivanju održivog rasta kroz trgovinu. Prepoznavši kako je društveno odgovorno poslovanje usko vezano s održivim rastom, otkrivamo kako veza između društvenog i ekonomskog razvoja skriva velik potencijal za rast vrijednosti koje kompanija kroz svoje usluge pruža svojim klijentima i društvu općenito, te na taj način ostvaruje dugoročnu kompetitivnu prednost.

Pomorski transport povezan je s potencijalnim rizikom od velikih gubitaka i obveza, smrti ili ozljede osoba, kao i štete na imovini uzrokovane nepovoljnim vremenskim uvjetima, mehaničkim kvarovima, ljudskim pogreškama, ratom, terorizmom, piratstvom i drugim okolnostima ili događajima. Prijevoz naftnih proizvoda povezan je i s rizikom od onečišćenja, ali i prekida poslovanja zbog političkih nemira, neprijateljstava, štrajkova i bojkota. Osim toga, uvijek postoji inherentna mogućnost morskih nepogoda, koje uključuju i izlivanje nafte, te druge utjecaje okoliša.

Kvaliteta naših brodova i naše posade determiniraju sigurnost roba koje naši brodovi prevoze, doprinose pouzdanosti operacija i fleksibilnosti koja je potrebna kako bi se izbjegle negativne posljedice u nepredviđenim situacijama. Stavljanjem fokusa na kvalitetnu posadu i opremu Tankerska si osigurava smanjenje troškova poslovanja za kompaniju, ali i smanjuje eventualne negativne posljedice za društvo u cjelini, te jamči sigurnost posadi i teretu koji se prevozi.

Da bi postigli kontinuiranu pouzdanost od brodara se traži da svoje operacije povjeri zaposlenicima s pravim kompetencijama koji će uz odgovorno vođenje uspješno zaključiti svako putovanje. Naši pomorci i zaposlenici su ključni u ostvarivanju ovih ciljeva i zato u TNG-u ustrajemo u privlačenju i zadržavanju najboljih kandidata. Uz kvalitetne i motivirane zaposlenike dobro održavani brodovi ključ su uspješno i na vrijeme izvršenih putovanja. Dobrim održavanjem brodova i brodskih sustava minimizira se mogućnost kvarova, kašnjenja i pogrešaka koji se mogu manifestirati u negativnim eksternalijama za društvo.

Ključne interesne skupine TNG-a:





Usklađenost poslovanja sa ciljevima održivog razvoja UN-a

Zaštita okoliša

Politika upravljanja TNG flotom je da svi brodovi i operacije budu u skladu sa svim potrebnim zahtjevima kako bi zaštitili okoliš te poslovali u skladu s Međunarodnim konvencijama, administracijom i drugim važećim propisima, te se kroz poslovanje pomogne ostvarivanje ciljeva održivog razvoja Ujedinjenih naroda.

To se ostvaruje kroz provedbu sljedećih odrednica u poslovanju:

- Poduzimanje svih potrebnih mjera kako bi se zaštitila okolina u kojoj brodovi Društva obavljaju djelatnost
- Visoki standardi u upravljanju i održavanju brodova Društva.
- Odgovaranje na rizike brzo, učinkovito i uz minimalni mogući utjecaj na okoliš i prirodne resurse.
- Predanost kontinuiranim poboljšanjima u smanjenju utjecaja na okoliš i prevenciji onečišćenja u svim našim aktivnostima.
- Pravilno postupanje i rukovanje proizvodima i teretom koji se prevozi, također, pravilno postupanje s kupljenim gorivom i uljem, bojama, kemikalijama, otapalima i drugim potrošnim materijalima
- Procjena i identifikacija rizika za mogući utjecaj na okoliš koji potječe iz različitih ekoloških aspekata brodarstvu.
- Obučiti posadu kako bi se spriječilo slučajno, i moguće operativno ispuštanje onečišćujućih tvari u okoliš

Svi zaposlenici u grupi Tankerske, na kopnu i na moru, strogo su dužni pridržavati se protokola, u potpunosti,

ti, i u skladu sa svim zahtjevima Društva, kao i svim primjenjivim standardima industrije, te nacionalnim i međunarodnim propisima.

Tankerska Next Generation kao jedan od svojih osnovnih ciljeva postavila je efikasnost u korištenju energije na brodovima svoje flote s ciljem da se sačuvaju prirodni resursi, te da se smanje emisije štetnih plinova u atmosferu i na taj način želi pripomoći smanjenju efekta klimatskih promjena.

Ovi ciljevi najvećim su dijelom ostvareni kroz narudžbu, odnosno preuzimanje četiri Eko dizajn produkt tankera u 2015. godini. Eko brodovi posjeduju razna poboljšanja na svom pogonskom sustavu, kao što su poboljšani pogonski motori i poboljšani veći propeleri koji smanjuju potrošnju goriva. Nove generacije motora i druga poboljšanja u pogonskom sustavu koji se nalaze na eko dizajniranim brodovima mogu omogućiti značajno smanjenje potrošnje goriva i emisije štetnih plinova u atmosferu uključujući i CO₂.

Klimatske promjene prouzročene emisijom CO₂ predstavljaju opasnost za okoliš i živi svijet, a mogu predstavljati operativne i komercijalne izazove za poslovanje Tankerske Next Generation.

Rad na ograničavanju emisije CO₂ u zrak i naše opredjeljenje za obuzdavanje emisije CO₂ i ostalih opasnih plinova u atmosferu se pokazalo pozitivnim za flotu, budući se na isti način smanjila i potrošnja goriva, a pritom se povećala učinkovitost flote.

Eko dizajn naše flote omogućuje usklađenost s raznim regulatornim pitanjima, uključujući emisije (NO, CO, CO₂, C), te lakšu implementaciju uvođenja sustava pročišćavanja balastnih voda (BWTS) kako bi brodovi ispunili regulatorne zahtjeve, te na taj način još više smanjili utjecaj na okoliš.

Ekonomska održivost

Doprinos društvu

Tankerska Next Generation redovito i transparentno obračunava i plaća poreze, doprinose, i druge obveze u skladu s propisima Republike Hrvatske. Na taj način TNG daje svoj direktni i mjerljivi doprinos funkcioniranju i razvoju društva i sredina u kojima posluje.

TNG vodi ispravne računovodstvene evidencije, koje će u bilo koje doba s prihvatljivom točnošću odražavati financijski položaj Društva, kao i njihovu usklađenost s hrvatskim Zakonom o računovodstvu.

Svoje financijske obveze prema dobavljačima Tankerska Next Generation izvršava u zadanim rokovima i na taj način pridonosi optimizaciji dostavnih kanala.

Optimizacija dostavnih kanala

Tankerska Next Generation nastoji optimizirati lance opskrbe u kojima je karika i na taj način doprinijeti efikasnosti svog poslovanja, ali i poslovanja svih strana, i interesnih skupina uključenih u dostavne kanale. U transportu dobara, svaki dan izgubljen zbog barijera u lancu opskrbe podiže troškove, no ako se udruži razumijevanje klijenata s iskustvima s terena, neefikasnosti se mogu otkloniti. TNG na tome ustraje kroz usklađenje svog poslovanja s raznim industrijskim protokolima i prihvaćanjem standarda kvalitete. Nadalje, od svojih dobavljača tražimo poštivanje najviših standarda kvalitete, te pridržavanje etičkih odrednica koje svakako uključuju poštivanje temeljnih ljudskih prava, radnih standarda, odnosa prema okolišu i zaposlenicima.

Tržišni odnosi

Dobra praksa korporativnog upravljanja

Tankerska Next Generation kao poslovni subjekt koji djeluje i razvija svoje poslovanje na hrvatskom i međunarodnim tržištima, svjesno je važnosti odgovornog i etički utemeljenog ponašanja poslovnih subjekata kao nužnog preduvjeta za razvijanje kvalitetnih odnosa i lojalne konkurencije između poslovnih partnera, te za učinkovito funkcioniranje tržišta i integraciju hrvatskog gospodarstva. Društvo se razvija i djeluje u skladu s dobrom praksom korporativnog upravljanja te nastoji svojom poslovnom strategijom, poslovnom politikom i praksom doprinijeti transparentnom i učinkovitom poslovanju i kvalitetnijim vezama s poslovnom sredinom u kojoj djeluje

Odgovorno poslovanje

Uz pridržavanje dobre prakse korporativnog upravljanja, održavanje brodova ključ je uspješno i na vrijeme izvršenih putovanja na čemu počivaju dobri tržišni odnosi s našim

klijentima. Dobro održavanjem brodova i brodskih sustava minimizira se mogućnost kašnjenja uslijed kvarova koji se manifestiraju u financijskim gubitcima za unajmitelje i kompaniju, ali i pruža sigurnost posadi i teretu koji se prevozi.

Svi naši brodovi su opremljeni najsuvremenijom tehnologijom u svrhu bolje sigurnosti i očuvanja okoliša. Tehnologija je toliko dobra koliko su dobri ljudi koji njome upravljaju. Iz tog razloga brinemo da su svi ljudi dobro upoznati s brodskim uređajima i sustavima, i u tu svrhu se konstantno održava obuka i predavanja. Nove brodove gradimo u tijesnoj suradnji s brodogradilištima, dijeleći naše dugogodišnje iskustvo i znanje kako u procesu projektiranja tako i tijekom same gradnje. Svoje brodove naručujemo isključivo u brodogradilištima koja mogu postići najviše svjetske standarde.

Borba protiv korupcije

Korupcija ometa pristup globalnim tržištima i predstavlja barijeru za gospodarski i društveni razvoj u cijelom svijetu. Za tvrtke u pomorskom sektoru, korupcija označava rizik koji može eskalirati kroz dodatne troškove, ali i ugrozu same sigurnosti i dobrobiti naše posade, te predstavlja pravni, ali i reputacijski rizik za kompaniju. Premda se dobri poslovni odnosi u različitim dijelovima svijeta drugačije definiraju i honoriraju, Tankerska Next Generation prihvatila je nultu toleranciju na korupciju i takav stav je održala u svojim poslovnim odnosima.

Program antikorupcije obvezuje sve zaposlenike Tankerske Next Generation, neovisno o razini i položaju, da svaki pokušaj koruptivne radnje prijave. U ostvarivanju tih ciljeva nadzor i obuka zaposlenika su ključni alati. Anti-korupcijski treninzi provode se kroz svakodnevnu pojedinačnu obuku naših zaposlenika, a pravila ponašanja naših zaposlenika definirana su Kodeksom korporativnog upravljanja Tankerske Next Generation.

Kako bi se omogućila efikasna borba protiv korupcije zaposlenici Tankerske Next Generation, bilo na kopnu ili na moru, imaju omogućen kontinuirani pristup lokalnom intranetu putem kojeg mogu pravovremeno prijaviti svaki oblik koruptivnih radnji o kojima će odmah biti obaviještena nadležna služba.

Radna okolina

Poticajno radno okruženje

Tankerska Next Generation aktivno sudjeluje u stvaranju pozitivnog, sigurnog i motivirajućeg radnog okruženja za svakog zaposlenika, i to kroz: mogućnost neprestanog učenja i ulaganja u kompetencije svojih zaposlenika kroz profesionalna usavršavanja, poticanje inovativnosti, prepoznavanje pojedinaca i timova koji ostvaruju najbolje rezultate, sustav nagrađivanja zaposlenika i mogućnost razvoja karijere unutar Grupe, visok stupanj sigurnosti na

radnom mjestu, rekreaciju i druženje kroz sport, fleksibilno radno vrijeme i suvremeno opremljeno radno mjesto sa svim potrebnim alatima za rad.

Poštivanje kulture različitosti

Iako se pomorstvo smatra područjem u kojem tradicionalno dominiraju muškarci, u Grupi se potiče zapošljavanje žena, kako na kopnu, tako i na moru. TNG i upravitelj flote Tankerska Plovidba kroz svoju 60-godišnju tradiciju razvijaju kulturu u kojoj se uvažavaju sve različitosti i pruža jednake mogućnosti svim zaposlenicima, bez obzira na spol, vjeru ili rasnu pripadnost. Na različitost gledamo kao na prednost koja samo može donijeti dodatnu vrijednost u poslovanju, te doprinijeti ostvarivanju ciljeva kompanije.

Poslovanje bez nesreća

Rad na moru uključuje mnoge rizike za zdravlje i sigurnost naše posade, ali i drugih sudionika u pomorskom prijevozu. Sigurnosnim rizicima potrebno je upravljati iznimno pažljivo kako bi zaštitili našu posadu, teret, okoliš i sam brod. Zdravo i sigurno radno okruženje stavljamo ispred svega, naša je zadaća osigurati da se svaki naš zaposlenik sa posla kući vrati sigurno.

To znači da Tankerska Next Generation ima prihvaćen cilj „poslovanje bez nesreća“ bilo da se to odnosi na naše zaposlenike ili na okolinu u kojoj poslujemo. Kako bi se takvi ciljevi postigli, poslovanje Tankerske Next Generation u potpunosti je prilagođeno ISM-u (International Safety Management Code) odnosno međunarodnom kodeksu upravljanja sigurnošću.

Svake godine Tankerska Plovidba unutar svoje grupe provodi komisijsko praćenje upravljanja standarda Zdravlja, Sigurnosti, Kvalitete, Utjecaja na okoliš i Energetske učinkovitosti (Health, Safety, Quality, Environmental & Energy Managementa)

Produkt tankeri iz TNG flote su konstantno testirani od strane inspektora velikih naftnih kompanija, i lučkih vlasti kako bi se utvrdilo da je flota u skladu regulatornim i sigurnosnim zahtjevima plovidbe.

Briga za zdravlje, sigurnost i budućnost

Za sve zaposlenike u kompaniji organizirani su redoviti sistematski liječnički pregledi. Svi zaposlenici imaju pravo na sistematski pregled jednom godišnje, a isti uključuje dijagnostiku prema najvišim standardima dobrovoljnog zdravstvenog osiguranja kod prominentnih kuća. Rezultati zdravstvenih pregleda temeljito se analiziraju te se predlažu preventivne zdravstvene mjere s ciljem smanjenja oboljenja zaposlenika.

Za sve zaposlenike u kompaniji ugovoreno je kolektivno osiguranje od nezgode s bolničkim danima, koje zaposlenicima pruža dodatnu sigurnost na radnom mjestu i izvan njega, budući su osigurani uslijed nezgoda, bolesti,

invaliditeta, teško bolesnog stanja, i smrti. Mjesečnim uplatama Društva u dobrovoljni mirovinski fond (III stup) za svakog zaposlenika osigurava se dugoročna štednja i dodatne pogodnosti koje se time ostvaruju, pa se naši zaposlenici mogu kvalitetnije posvetiti svojim poslovnim zadaćama. Na ovaj način, našim zaposlenicima osiguravamo neovisnu štednju uz redovite prinose.

Odnosi sa zajednicom

Profesionalni kadrovi doprinose zajednici

Da bi postigli kontinuiranu pouzdanost od broдача se traži da svoje operacije povjeri zaposlenicima s pravim kompetencijama koji će uz odgovorno vođenje uspješno zaključiti svako putovanje. Naši pomorci i zaposlenici na kopnu su ključni u ostvarivanju ovih ciljeva i zato u TNG-u ustrajemo u privlačenju i zadržavanju najboljih kandidata.

Treninzi u sklopu svakodnevnog poslovanja, rano identifikiranje i reakcija na potencijalni problem, te visokokvalitetan odnos prema svojim poslovnim zadaćama prioriteta su koje je postavila Tankerska Next Generation. Takav pristup i poštivanje prioriteta stvara dodatnu vrijednost za kompaniju i zaposlenike, koju prepoznaju naši unajmitelji te rezultiraju s kvalitetnim dugogodišnjim ugovorima i poslovnim odnosima.

Naša posada je visoko kvalificirana, motivirana i ponosna na svoj timski rad. Posada je homogena i većina njih plovi na brodovima flote Tankerske Plovidbe cijelu svoju karijeru.

Većina posade je školovana u zadarskoj srednjoj Pomorskoj školi i na odjelu za pomorstvo zadarskog Sveučilišta, pa su iz smjene u smjenu, često su u istim timovima gdje dobro poznaju svoje kolege i brodske operacije što svakako pridonosi homogenosti i uspješnosti timova.

Na tankerima Tankerske Next Generation zaposlena je posada koja broji preko 250 pomoraca, mahom iz Zadarske županije što svakako doprinosi i razvitku naše regije budući su bruto plaće pomoraca zaposlenih na brodovima TNG-a značajno iznad hrvatskog prosjeka.

Suradnja s akademskom zajednicom

Tankerska Next Generation u pravilu uvijek kada je u mogućnosti odgovara na istraživačke upite iz akademske zajednice, sudjeluje u anketama, a naši su zaposlenici rado pružaju pomoć studentima koji obrađuju pomorske i ekonomske teme u svojim seminarima i završnim radovima. Član Uprave, gđin. John Karavanić, tijekom 2017. godine sudjelovao je u radu debatnog kluba Ekonomskog Fakulteta u Zagrebu, održavši predavanje u sklopu projekta "Uhvati me za riječ".

Godišnje izvješće o stanju Društva za 2019. godinu

Potpisao u ime Uprave

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'J. Karavanić', is positioned above a horizontal line.

John Karavanić
član Uprave
Tankerska Next Generation d.d.

Zadar, 24. travnja 2020. godine

IZVJEŠĆE O RADU NADZORNOG ODBORA
TANKERSKA NEXT GENERATION d.d.
ZA 2019. GODINU

Na temelju članka 263. stavak 3., članka 280. stavak 3. i članka 300.c i d. Zakona o trgovačkim društvima („Narodne novine“ broj 152/11 - pročišćeni tekst, 111/12 i 68/13), Nadzorni odbor TANKERSKA NEXT GENERATION d.d. na 29. sjednici održanoj dana 29. travnja 2020. godine usvojio je

IZVJEŠĆE NADZORNOG ODBORA TANKERSKE NEXT GENERATION d.d. O OBAVLJENOM NADZORU VOĐENJA POSLOVA DRUŠTVA U 2019. GODINI

Tankerska Next Generation d.d. (TNG) društvo je osnovano u Zadru u kolovozu 2014. godine i vlasnik je flote produkt tankera srednje nosivosti kojima pruža usluge pomorskog prijevoza naftnih preradevina, kemikalija i ulja širom svijeta velikim naftnim kompanijama, nacionalnim naftnim kompanijama te trgovcima naftom, kemikalijama i uljem. Tržišta na kojima Tankerska Next Generation posluje su međunarodni pomorski prijevoz naftnih preradevina i jestivih ulja. Stoga, TNG pruža usluge prijevoza velikim energetske kompanijama, velikim trgovcima naftom i naftnim derivatima, velikim proizvođačima nafte i naftnih derivata i raznim drugim subjektima koji ovise o pomorskom prijevozu.

TNG flota se danas sastoji od 6 MR produkt tankera, koju čine dva konvencionalna MR2 ice class tankera MT Velebit i MT Vinjerac, te četiri moderna eko dizajn MR2 tankera; MT Zoilo, MT Vukovar, MT Dalmacija i MT Pag.

U 2019. godini, do 21. kolovoza, Nadzorni odbor djelovao je u sastavu u kojem je imenovan 2016. godine: Ivica Pijaca – predsjednik, Mario Pavić, zamjenika predsjednika; Nikola Koščica, član; Joško Miliša i Nikola Mišetić, član. Od 21. kolovoza, Nadzorni odbor djeluje na mandatno razdoblje od četiri godine u sastavu: Ivica Pijaca – predsjednik, Mario Pavić, zamjenik predsjednika; Nikola Koščica, član; Joško Miliša i Dalibor Fell, član.

Grupa je na 31.12.19. držala pet brodarskih ugovora na vrijeme dok trenutno drži šest brodarskih ugovora na vrijeme, od kojih je pet potpisano u skladu s uobičajenim tržišnim praksama i temelje se na standardnim uvjetima industrije za takve ugovore te jedan sadrži minimalnu dnevnu najamninu sa razdiobom dobiti iznad spomenutog minimuma u omjeru 50:50 sa unajmiteljem. Tijekom prvog tromjesečja 2019. godine za Dalmaciju osiguran je dvanaestomjesečni ugovor na vrijeme uz vozarinu od 16.000 USD po danu s unajmiteljem Trafigura Maritime Logistics.

Tankerska Next Generation d.d. sredinom ožujka 2019. osigurala je jednogodišnju zaposlenost konvencionalnog ice class produkt tankera MT Velebit. Tanker je bio pod brodarskim ugovorom na vrijeme s unajmiteljem Clearlake Shipping uz ugovorenu vozarinu od 14.500 USD po danu. Sredinom svibnja je osigurala zaposlenost za ECO class produkt tankere MT Vukovar i MT Pag. Tankeri su bili pod brodarskim ugovorom na vrijeme s unajmiteljem Koch Shipping u periodu od 6 do 12 mjeseci.

Kratkoročni brodarski ugovor na vrijeme MT Vinjerac s unajmiteljem Clearlake Shipping istekao je početkom Q2 2019. te je nastavljeno zaposlenje broda na „spot“ tržištu.

Mt Zoilo je reisperučen u srpnju 2018. godine te od tada svoj kontinuitet zaposlenja nastavlja u spomenutom modalitetu osiguranog minimuma sa razdiobom dobiti, procjenjujući ovo kao način zapošljavanja koji predstavlja optimalnu strategiju korištenja komercijalnog potencijala flote

Unatoč relativno lošim tržišnim okolnostima koje su karakterizirale prva tri kvartala u 2019. godini Tankerska Next Generation ostvarila je EBITDA od 16,7 milijuna američkih dolara, oslanjajući se na brodove koji su držali brodarske ugovore na vrijeme, uz kvalitetan doprinos brodova koji su operirali na „spot“ tržištu.

Vrijednost broda „Dalmacija“ je umanjena za otprilike 2% procijenjene vrijednosti broda pošto joj je knjigovodstvena vrijednost po procjeni Uprave prelazila nadoknadi iznos procijenjene vrijednosti utvrđen metodom diskontiranog novčanog tijeka. Gubitak od umanjenja je 4,688 milijuna kuna (0,705 mil. USD)

TNG je poslovnu 2019. godinu završio s 268 mil. HRK prihoda (40,5 mil. USD), koji su u blagom padu u odnosu na prethodnu 2018. godinu, dok je EBITDA iznosila 110,4 mil. HRK (16,7 mil. USD), što u usporedbi s 87,9 mil. HRK ostvarenih u 2018. godini predstavlja povećanje od 25,0 %. Neto dobit TNG-a iznosila je 23,34 milijuna HRK (3,545 mil. USD).

Operativna dobit 2019. godine iznosi 53,2 mil. HRK (8,1 mil. USD) i rezultat je (i) prihodovne stabilnosti ugovora na vrijeme, (ii) doprinosa brodova sa „spota“ te je moderirana (iii) gubitkom od umanjenja vrijednosti broda „Dalmacija“.

Prosječne TCE neto dnevne vozarine brodova tijekom 2019. godine zabilježene su na razni od 14,794 USD, i pokazuju znakovito povećanje u odnosu na razinu od 13,201 USD na dan ostvarenih u 2018. godini, te prate promjene tržišnih uvjeta uz smanjenu izloženost spot tržištu.

Prilagođavanje strategije trenutnim tržišnim uvjetima, kojim menadžment nastoji osigurati dovoljnu razinu fleksibilnosti i ublažiti trenutne volatilnosti, rezultirao je povećanim prihodima tijekom izvještajnog razdoblja. Ovakav odnos zaposlenja brodova ugovorima na putovanje i ugovorima na vrijeme omogućila je Tankerskoj Next Generation da pravovremeno reagira na očekivane dugoročne pozitivne trendove na tržištu vozarina. Intenzivna usredotočenost na operativno poslovanje i troškovnu učinkovitost flote, zadržavajući troškove na prošlogodišnjoj razini čime se grade stabilni temelji za poslovanje u 2020. godini .

Prateći neke od ključnih pokazatelja tijekom prvog kvartala 2020. godine, ponajviše uzrokovanih pandemijom te trgovinskim sukobom između S. Arabije i Rusije, kao što su pad potražnje za naftom, koji pokazuje nestabilnost i pad cijene koje pak dovodi do zakupa broskog prostora za potrebe skladištenja, raspad globalne ekonomske aktivnosti te neviđeni porast zalihe nafte i naftnih derivata, moguće je za očekivati dodatnu potražnju za tonskom miljom u segmentu produkt tankera u potrazi za skladišnim kapacitetima. Sa povratom u razdoblje post pandemije i prema postojećim na tržištu dostupnim analizama i projekcijama knjiga narudžbi, očekujemo uzlet tržišta u srednjoročnom razdoblju. Tijekom sljedećih tromjesečja menadžment TNG-a stavit će naglasak na aktivnosti usmjerene na postizanje optimalne strukture zaposlenja i osiguranje potrebnih resursa za nastavak uravnoteženog poslovanja te promjene u regulatornom okruženju, koje se odnose na stupanje na snagu propisa o primjeni konvencije o balastnim vodama i osiguranje sredstava potrebnih za implementaciju sada važećih propisa.

Izvešće Nadzornog odbora sastavljeno je za 2019. godinu i obuhvaća razdoblje poslovanja Tankerske Next Generation d.d. (Društvo) od 01. siječnja 2019. godine do 31. prosinca 2019. godine.

Nadzorni odbor Društva (Nadzorni odbor), je prema ovlaštenjima koja su utvrđena odredbama Zakona o trgovačkim društvima i Statutom Društva, kontinuirano nadzirao vođenje poslova Društva tijekom 2019. godine, donoseći odluke i zaključke šest sjednica održanih tijekom 2019. godine. Kroz Revizijski odbor dodatno je stavljen naglasak na područje unutrašnje i vanjske revizije te sveobuhvatno sagledavanje i minimiziranje rizika poslovanja.

Nadzirući vođenje poslova Društva tijekom 2019. godine Nadzorni odbor je raspravio ključna pitanja vezana uz poslovanje Društva i njegovih ovisnih društava te je redovito izvješćivan od strane Uprave Društva. Nadzorni odbor je izvještavan od strane Uprave Društva o svim važnijim poslovnim događajima, tijeku poslovanja, приходима i rashodima, otpisu djela imovine, te uopće o stanju poslovanja. Uprava je redovito podnosila Nadzornom odboru tromjesečna, polugodišnja i godišnja pisana izvješća o poslovanju.

Tijekom 2015. godine redovne dionice Društva uvrštene su na uređeno tržište kapitala te je počelo primjenjivati Kodeks korporativnog upravljanja Zagrebačke burze i HANFA-e. Nadzorni odbor osnovao je Revizijski odbor. Odbori za nagrađivanje i za imenovanje nisu imenovani tijekom poslovne 2019. godine imajući u vidu ukupnost poslovanja i specifičnosti organizacije Društva, te će biti uspostavljeni kao „ad hoc“ tijela Nadzornog odbora, koja će se osnivati prema potrebama i smjernicama novog kodeksa Korporativnog Upravljanja ZSE. Nadzorni odbor raspravio je i primio na znanje izvješće o radu Revizijskog odbora za 2019. godinu. (Luka Babić, predsjednik, Genarij Sutlović, član, Mario Pavić, član)

Uvidom u vođenje poslova Društva, Nadzorni odbor je utvrdio kako je Društvo u 2019. godini poslovalo u skladu sa zakonima, Statutom Društva i odlukama Glavne Skupštine Društva.

Nadzorni odbor je u zakonskom roku sukladno odredbi članka 300. c. Zakona o trgovačkim društvima, ispitao Godišnja financijska izvješća Društva i ovisnih društava za godinu koja je završila 31. prosinca 2019. godine zajedno s mišljenjem neovisnog revizora Deloitte d.o.o. Zagreb, Zagrebtower, Radnička 80 (Revizor), koje mu je podnijela Uprava Društva.

Nadzorni odbor je također primio od Uprave društva i Izvještaj o transakcijama s povezanim stranama u skladu sa člankom 497. Zakona o trgovačkim društvima.

Nadzorni odbor je utvrdio da su Godišnja financijska izvješća Društva za godinu koja je završila 31. prosinca 2019. sačinjena u skladu sa stanjem u poslovnim knjigama Društva te pokazuju ispravno imovinsko i poslovno stanje Društva i njegovih ovisnih društava.

Društvo posluje u specifičnom poslovnom okruženju gdje su poslovni procesi i način izvještavanja uređeni posebnom regulativom, Pomorskim zakonikom koji propisuje način vođenja poslovnih knjiga, izvješćivanja te ostale regulatorne obveze prema tijelima državne uprave.

U skladu s takvim nalazom Nadzorni odbor suglasan je s Godišnjim financijskim izvješćima za 2019. godinu i mišljenjem Revizora, čime su temeljem članka 300.d Zakona o trgovačkim društvima, Uprava i Nadzorni odbor utvrdili Godišnja financijska izvješća Društva.

Sastavni dio Godišnjih financijskih izvješća Društva i njegovih ovisnih društava za poslovnu godinu koja je završila 31. prosinca 2019. su:

1. Izvještaj o dobiti i gubitku i ostaloj sveobuhvatnoj dobiti;
2. Izvještaj o financijskom položaju društva;
3. Izvještaj o novčanim tokovima;
4. Izvještaj o promjenama vlasničke glavnice;
5. Bilješke uz financijske izvještaje;
6. Godišnje izvješće o stanju Društva i ovisnih društava i
7. Mišljenje neovisnog revizora.

Nadzorni odbor je ispitaio Godišnje izvješće Uprave o poslovanju Društva i ovisnih društava za 2019. godinu i utvrdio da je u njemu točno i objektivno prikazana sadašnja poslovna situacija i stanje Društva i ovisnih društava. Sukladno takvom nalazu, Nadzorni odbor je prihvatio izvješće Uprave o stanju Društva i ovisnih društava za poslovnu godinu 2019.

Uprava je Nadzornom odboru prezentirala prijedlog Odluke o upotrebi dobiti Društva za 2019. godinu kojim se utvrđuje da dobit Društva za 2019. godinu 23.340 mil. HRK te predlaže da se isti iznos rasporedi u zadržanu dobit i zakonske pričuve.

Nadzorni odbor suglasan je s navedenim prijedlogom Odluke o upotrebi dobiti Tankerska Next Generation d.d. za 2019. godinu i predlaže Glavnoj skupštini Društva donošenje takve odluke.



Predsjednik Nadzornog odbora

Ivica Pijaca



Tankerska Next Generation d.d. Zadar

Godišnje izvješće

za godinu završenu 31. prosinca 2019. godine

zajedno s Izvješćem neovisnog revizora

Sadržaj

	Strana
Komentar člana Uprave	I-II
Izjava o primjeni Kodeksa korporativnog upravljanja	III-VI
Odgovornost za financijske izvještaje	1
Izvešće neovisnog revizora	2-6
Izveštaj o sveobuhvatnoj dobiti	7
Izveštaj o financijskom položaju	8
Izveštaj o novčanim tokovima	9
Izveštaj o promjenama vlasničke glavnice	10-11
Bilješke uz financijske izvještaje	12-66

Odgovornost za financijske izvještaje

Temeljem Zakona o računovodstvu Republike Hrvatske, Uprava je dužna osigurati da financijski izvještaji za svaku financijsku godinu budu pripremljeni u skladu s Međunarodnim standardima financijskog izvještavanja koje je usvojila Europska unija (dalje u tekstu: „MSFI“) tako da daju istinitu i objektivnu sliku financijskog stanja na izvještajni datum i rezultata poslovanja društva Tankerska Next Generation d.d. i njegovih ovisnih društava (dalje u tekstu: „TNG“) za to razdoblje.

Na temelju provedenih istraživanja, Uprava opravdano očekuje da TNG ima odgovarajuća sredstva za nastavak poslovanja u doglednoj budućnosti. Sukladno tomu, Uprava je izradila financijske izvještaje pod pretpostavkom neograničenosti vremena poslovanja TNG-a.

Pri izradi financijskih izvještaja Uprava je odgovorna:

- odabirati i dosljedno primjenjivati odgovarajuće računovodstvene politike;
- donositi razumne i razborite prosudbe i procjene;
- za primjenu važećih računovodstvenih standarda, te objavu i objašnjenje svakog odstupanja koje je od materijalnog značaja u financijskim izvještajima; te
- izradu financijskih izvještaja uz pretpostavku neograničenosti vremena poslovanja, osim ako je pretpostavka neprimjerena.

Uprava je odgovorna za vođenje ispravnih računovodstvenih evidencija, koje će u bilo koje doba s prihvatljivom točnošću odražavati financijski položaj TNG-a, kao i njegovu usklađenost s hrvatskim Zakonom o računovodstvu. Uprava je također odgovorna za čuvanje imovine TNG-a, pa stoga i za poduzimanje razumnih mjera da bi se spriječile i otkrile pronevjere i ostale nezakonitosti.

Uprava je odobrila izdavanje financijskih izvještaja dana 24. travnja 2020. godine.

Potpisao u ime Uprave:

John Karavanić,
Član Uprave



Tankerska Next Generation d.d.

Božidara Petranovića 4
23000 Zadar
Republika Hrvatska

24. travnja 2020. godine

IZVJEŠĆE NEOVISNOG REVIZORA

Dioničarima društva Tankerska Next Generation d.d.

Mišljenje

Obavili smo reviziju financijskih izvještaja društva Tankerska Next Generation d.d., Zadar („TNG“), koji obuhvaćaju izvještaj o financijskom položaju na dan 31. prosinca 2019. godine, izvještaj o sveobuhvatnoj dobiti, izvještaj o promjenama vlasničke glavnice i izvještaj o novčanim tokovima za tada završenu godinu te bilješke uz financijske izvještaje, uključujući i sažetak značajnih računovodstvenih politika („financijski izvještaji“).

Prema našem mišljenju, priloženi financijski izvještaji fer prezentiraju, u svim značajnim odrednicama, financijski položaj TNG-a na dan 31. prosinca 2019. godine i njegovu financijsku uspješnost te njegove novčane tokove za tada završenu godinu u skladu s Međunarodnim standardima financijskog izvještavanja koje je usvojila Europska unija („MSFI“).

Osnova za mišljenje

Obavili smo našu reviziju u skladu sa Zakonom o reviziji i Međunarodnim revizijskim standardima („MRevS“). Naše odgovornosti prema tim standardima su detaljnije opisane u našem izvješću neovisnog revizora u odjeljku *Odgovornosti revizora za reviziju financijskih izvještaja*. Neovisni smo od TNG-a u skladu s Kodeksom etike za profesionalne računovođe („IESBA Kodeks“) i ispunili smo naše etičke odgovornosti u skladu s IESBA Kodeksom. Vjerujemo da su revizijski dokazi koje smo pribavili dostatni i primjereni da osiguraju osnovu za naše mišljenje.

Isticanje pitanja

Skrećemo pažnju na bilješku 1 *Opće informacije*, koja opisuje kako ovi financijski izvještaji uključuju imovinu i obveze odnosno prihode i rashode društva Tankerska Next Generation d.d. i njegovih ovisnih društava u inozemstvu, kojima društvo Tankerska Next Generation d.d. upravlja te za koja je dužno, sukladno članku 429.a stavak 4. Pomorskog zakonika (“Narodne novine” br. 181/04., 76/07., 146/08., 61/11., 56/13., 26/15. i 17/19.) voditi poslovne knjige i sastavljati financijska izvješća za cjelovito poslovanje u tuzemstvu i inozemstvu uključujući sva trgovačka brodarska društva kojima je većinski vlasnik, a koja obavljaju gospodarsku djelatnost brodovima čija neto tonaža sudjeluje u obračunu poreza po tonaži broda. Naše mišljenje nije modificirano u vezi s tim pitanjem.

Ključno revizijsko pitanje

Ključno revizijsko pitanje je ono pitanje koje je bilo, po našoj profesionalnoj prosudbi, od najveće važnosti za našu reviziju financijskih izvještaja tekućeg razdoblja. Tim pitanjem smo se bavili u kontekstu naše revizije financijskih izvještaja kao cjeline i pri formiranju našeg mišljenja o njemu, i mi ne dajemo zasebno mišljenje o tom pitanju.

Društvo upisano u sudski registar Trgovačkog suda u Zagrebu: MBS 030022053; uplaćen temeljni kapital: 44.900,00 kuna; Direktori: Marina Tonžetić, Dražen Nimčević; poslovna banka: Zagrebačka banka d.d., Trg bana Josipa Jelačića 10, 10 000 Zagreb, ž. račun/bank account no. 2360000-1101896313; SWIFT Code: ZABHR2X IBAN: HR2723600001101896313; Privredna banka Zagreb d.d., Radnička cesta 50, 10 000 Zagreb, ž. račun/bank account no. 2340009-1110098294; SWIFT Code: PBZGHR2X IBAN: HR3823400091110098294; Raiffeisenbank Austria d.d., Petrinjska 59, 10 000 Zagreb, ž. račun/bank account no. 2484008-1100240905; SWIFT Code: RZBHR2X IBAN: HR1024840081100240905.

Deloitte se odnosi na Deloitte Touche Tohmatsu Limited, skraćeno DTTL, poznat i pod nazivom „Deloitte Global“, pravnu osobu osnovanu prema pravu Ujedinjenog Kraljevstva Velike Britanije i Sjeverne Irske (izvorno „UK private company limited by guarantee“) i mrežu njegovih članova i s njima povezanih subjekata. DTTL i svaki njegov član su pravno odvojeni i samostalni subjekti. Usluge klijentima ne pruža DTTL. Detaljan opis DTTL-a i njegovih članova možete pronaći na adresi www.deloitte.com/hr/o-nama.

IZVJEŠĆE NEOVISNOG REVIZORA (nastavak)

Ključno revizijsko pitanje (nastavak)

Procjena vrijednosti brodova

Za računovodstvene politike vidjeti Pregled temeljnih računovodstvenih politika, bilješka 2e, 2i, 2v, 2w, 2x i 2bb. Za dodatne informacije vezane uz identificirano ključno revizijsko pitanje, vidjeti bilješke 7 i 14 uz financijske izvještaje.

TNG upravlja brodovima čija je knjigovodstvena vrijednost na dan 31. prosinca 2019. godine iznosila 1.162.133 tisuća kuna odnosno 174.759 tisuća američkih dolara.

Sukladno Međunarodnom računovodstvenom standardu 36 "Umanjenje vrijednosti imovine", na kraju svakog izvještajnog razdoblja, Uprava je dužna procijeniti postoje li pokazatelji za umanjeње vrijednosti imovine, odnosno je li knjigovodstvena vrijednost imovine veća od njene nadoknadive vrijednosti. Ukoliko postoje pokazatelji za umanjeње vrijednosti imovine, potrebno je izračunati nadoknadivi iznos imovine.

Gubitak od umanjeња vrijednosti imovine potrebno je priznati u izvještaju o sveobuhvatnoj dobiti, kada je knjigovodstvena vrijednost imovine veća od naknadive vrijednosti imovine.

Uprava je pripremila testove umanjeња vrijednosti temeljene na diskontiranim novčanim tijekovima za sve brodove unutar flote, najmanje prilikom sastavljanja financijskih izvještaja na kraju godine. Testiranje se temelji na procijenjenim nadoknadivim iznosima po jedinicama stvaranje novca, koji su definirani kao fer vrijednost umanjena za procijenjene troškove otuđenja ili vrijednost u uporabi, ovisno što je veće.

Osnovne pretpostavke za procjenu vrijednosti brodova odnose se na očekivane dugoročne vozarine po brodarskim ugovorima na vrijeme (eng. time charter) i brodarskim ugovorima na putovanja (eng. voyage charter) kao i ponderiranoj prosječnoj cijeni kapitala (eng. Weighted Average Cost of Capital - WACC).

Za potrebe procjene, ključne pretpostavke se utvrđuju prema prosjeku izvedenom iz dostupnih procjena vrijednosti neovisnih pomorskih agenata.

Kako smo pristupili ključnom revizijskom pitanju tijekom naše revizije

Revizijski postupci koje smo primijenili na procjenu vrijednosti brodova obuhvatili su sljedeće:

- model procjene vrijednosti u uporabi koji je izradila Uprava, uključujući osvrt na metodologiju procjene vrijednosti i propitivanje realnosti i opravdanosti glavnih pretpostavki i ulaznih varijabli rukovodeći se našim poznavanjem samog poslovanja i sektora i oslanjajući se na dostupne dokazne podloge kao što su planovi troškova i prognoze te podaci zapaženi na tržištu, koji se odnose na buduće vozarine, kamatne stope i ostale osnovne pretpostavke. Nadalje, proučili smo ugovorne obveze sadržane u ugovorima;
- procjenu glavnih pretpostavki Uprave, uključujući način sagledavanja cijena kroz kraći i dulji rok, dnevne operativne troškove poslovanja, ponderiranu prosječnu cijenu kapitala, vijek uporabe, ostatak vrijednosti te makroekonomske pretpostavke;
- provjeru, putem testiranja, preuzetih obveza u dijelu koji se odnosi na priljev i odljev novca u izračunu vrijednosti u uporabi;
- provjeru izračuna fer vrijednosti brodova umanjene za troškove otuđenja i rezidualne vrijednosti koje je izradila Uprava, što je uključilo usporedbu knjigovodstvenih vrijednosti brodova s dostupnim procjenama vanjskih neovisnih brodarskih posrednika;
- provjeru procjene vijeka uporabe i ostatka vrijednosti koji su primijenjeni od strane Uprave.

IZVJEŠĆE NEOVISNOG REVIZORA (nastavak)

Ostale informacije

Uprava je odgovorna za ostale informacije. Ostale informacije sadrže informacije uključene u Godišnje izvješće, ali ne uključuju financijske izvještaje i naše izvješće neovisnog revizora o njima.

Naše mišljenje o financijskim izvještajima ne obuhvaća ostale informacije.

U vezi s našom revizijom financijskih izvještaja, naša je odgovornost pročitati ostale informacije i, u provođenju toga, razmotriti jesu li ostale informacije značajno proturječne financijskim izvještajima ili našim saznanjima stečenim u reviziji ili se drugačije čini da su značajno pogrešno prikazane. U pogledu Izvješća posloводства TNG-a i Izjave o primjeni kodeksa korporativnog upravljanja, koje je uključeno u Godišnje izvješće, obavili smo i postupke propisane Zakonom o računovodstvu. Ti postupci uključuju provjeru uključuju li Izvješće posloводства i Izjava o primjeni kodeksa korporativnog upravljanja potrebne objave navedene u člancima 21., 22. i 24. Zakona o računovodstvu te sadrži li Izjava o primjeni kodeksa korporativnog upravljanja informacije navedene u člancima 22. i 24. Zakona o računovodstvu.

Temeljem provedenih postupaka tijekom naše revizije, u mjeri u kojoj smo bili u mogućnost to procijeniti, izvještavamo sljedeće:

1. Informacije uključene u ostale informacije u skladu su, u svim značajnim odrednicama, s priloženim financijskim izvještajima.
2. Izvješće posloводства pripremljeno je, u svim značajnim odrednicama, u skladu sa člancima 21. i 24. Zakona o računovodstvu.
3. Izjava o primjeni kodeksa korporativnog upravljanja pripremljena je, u svim značajnim odrednicama, u skladu sa člankom 22. stavkom 1. točkama 3. i 4. Zakona o računovodstvu te uključuje informacije iz članka 22. stavka 1. točaka 2., 5., 6. i 7. i članka 24., stavka 2.

Na temelju poznavanja i razumijevanja poslovanja TNG-a i njegova okruženja stečenog u okviru revizije financijskih izvještaja, nismo ustanovili značajne pogrešne prikaze u ostalim informacijama.

Odgovornosti Uprave i onih koji su zaduženi za upravljanje za financijske izvještaje

Uprava je odgovorna za sastavljanje i fer prikaz financijskih izvještaja u skladu s MSFI-jevima, i za one interne kontrole za koje Uprava odredi da su potrebne za omogućavanje sastavljanja financijskih izvještaja koji su bez značajnog pogrešnog prikaza uslijed prijave ili pogreške.

U sastavljanju financijskih izvještaja, Uprava je odgovorna za procjenjivanje sposobnosti TNG-a da nastavi s vremenski neograničenim poslovanjem, objavljivanje, ako je primjenjivo, pitanja povezanih s vremenski neograničenim poslovanjem i korištenjem računovodstvene osnove utemeljene na vremenskoj neograničenosti poslovanja, osim ako Uprava ili namjerava likvidirati TNG ili prekinuti poslovanje ili nema realne alternative nego da to učini.

Oni koji su zaduženi za upravljanje su odgovorni za nadziranje procesa financijskog izvještavanja kojeg je ustanovio TNG.

IZVJEŠĆE NEOVISNOG REVIZORA (nastavak)

Odgovornosti revizora za reviziju financijskih izvještaja

Naši ciljevi su steći razumno uvjerenje o tome jesu li financijski izvještaji kao cjelina bez značajnog pogrešnog prikaza uslijed prijevare ili pogreške i izdati izvješće neovisnog revizora koje uključuje naše mišljenje. Razumno uvjerenje je visoka razina uvjerenja, ali nije garancija da će revizija obavljena u skladu s MRevS-ima uvijek otkriti značajno pogrešno prikazivanje kada ono postoji. Pogrešni prikazi mogu nastati uslijed prijevare ili pogreške i smatraju se značajni ako se razumno može očekivati da, pojedinačno ili skupno, utječu na ekonomske odluke korisnika donijete na osnovi tih financijskih izvještaja.

Kao sastavni dio revizije u skladu s MRevS-ima, stvaramo profesionalne prosudbe i održavamo profesionalni skepticizam tijekom revizije. Mi također:

- Prepoznamo i procjenjujemo rizike značajnog pogrešnog prikaza financijskih izvještaja, zbog prijevare ili pogreške, oblikujemo i obavljamo revizijske postupke kao reakciju na te rizike i pribavljamo revizijske dokaze koji su dostatni i primjereni da osiguraju osnovu za naše mišljenje. Rizik neotkrivanja značajnog pogrešnog prikaza nastalog uslijed prijevare je veći od rizika nastalog uslijed pogreške, jer prijevarama može uključiti tajne sporazume, krivotvorenje, namjerno ispuštanje, pogrešno prikazivanje ili zaobilaženje internih kontrola.
- Stječemo razumijevanje internih kontrola relevantnih za reviziju kako bismo oblikovali revizijske postupke koji su primjereni u danim okolnostima, ali ne i za svrhu izražavanja mišljenja o učinkovitosti internih kontrola TNG-a.
- Ocjenjujemo primjerenost korištenih računovodstvenih politika i razumnost računovodstvenih procjena i povezanih objava koje je stvorila Uprava.
- Zaključujemo o primjerenosti korištene računovodstvene osnove utemeljene na vremenskoj neograničenosti poslovanja koju koristi Uprava i, temeljeno na pribavljenim revizijskim dokazima, zaključujemo o tome postoji li značajna neizvjesnost u vezi s događajima ili okolnostima koji mogu stvarati značajnu sumnju u sposobnost TNG-a da nastavi s vremenski neograničenim poslovanjem. Ako zaključimo da postoji značajna neizvjesnost, od nas se zahtijeva da skrenemo pozornost u našem izvješću neovisnog revizora na povezane objave u financijskim izvještajima ili, ako takve objave nisu odgovarajuće, da modificiramo naše mišljenje. Naši zaključci se temelje na revizijskim dokazima pribavljenim sve do datuma našeg izvješća neovisnog revizora. Međutim, budući događaji ili uvjeti mogu uzrokovati da TNG prekine s nastavljanjem poslovanja po vremenski neograničenoj osnovi.
- Ocjenjujemo cjelokupnu prezentaciju, strukturu i sadržaj financijskih izvještaja, uključujući i objave, kao i odražavaju li financijski izvještaji transakcije i događaje na kojima su zasnovani na način kojim se postiže fer prezentacija.
- Pribavljamo dostatne i primjerene revizijske dokaze u vezi s financijskim informacijama subjekata ili poslovnih aktivnosti unutar Grupe kako bi izrazili mišljenje o tim konsolidiranim financijskim izvještajima. Mi smo odgovorni za usmjeravanje, nadziranje i izvođenje revizije Grupe. Mi smo isključivo odgovorni za naše revizijsko mišljenje.

Mi komuniciramo s onima koji su zaduženi za upravljanje u vezi s, između ostalih pitanja, planiranim djelokrugom i vremenskim rasporedom revizije i važnim revizijskim nalazima, uključujući i onima u vezi sa značajnim nedostacima u internim kontrolama koji su otkriveni tijekom naše revizije.

Mi također dajemo izjavu onima koji su zaduženi za upravljanje da smo postupili u skladu s relevantnim etičkim zahtjevima u vezi s neovisnošću i da ćemo komunicirati s njima o svim odnosima i drugim pitanjima za koja se može razumno smatrati da utječu na našu neovisnost, kao i, gdje je primjenjivo, o povezanim zaštitama.

Između pitanja o kojima se komunicira s onima koji su zaduženi za upravljanje, mi određujemo ona pitanja koja su od najveće važnosti u reviziji financijskih izvještaja tekućeg razdoblja i stoga su ključna revizijska pitanja. Mi opisujemo ta pitanja u našem izvješću neovisnog revizora, osim ako zakon ili regulativa sprječava javno objavljivanje pitanja ili kada odlučimo, u iznimno rijetkim okolnostima, da pitanje ne treba priopćiti u našem izvješću neovisnog revizora jer se razumno može očekivati da bi negativne posljedice priopćavanja nadmašile dobrobiti javnog interesa od takvog priopćavanja.

IZVJEŠĆE NEOVISNOG REVIZORA (nastavak)

Ostale obveze izvještavanja propisane Uredbom EU br. 537/2014 Europskog parlamenta i Vijeća i Zakonom o reviziji

Glavna skupština TNG-a nas je imenovala revizorom TNG-a 4. srpnja 2019. godine za potrebe revizije priloženih financijskih izvještaja. Naš neprekinuti angažman traje ukupno 6 godina te se odnosi na razdoblje 1. siječnja 2014. do 31. prosinca 2019. godine.

Potvrđujemo sljedeće:

- naše revizorsko mišljenje o priloženim financijskim izvještajima dosljedno je s dodatnim izvješćem izdanim revizorskom odboru TNG-a 24. travnja 2020. godine, u skladu s člankom 11. Uredbe (EU) br. 537/2014 Europskog parlamenta i Vijeća;
- prilikom obavljanja revizije nisu pružane nedozvoljene nerevizorske usluge iz članka 5. stavka 1. Uredbe (EU) br. 537/2014 Europskog parlamenta i Vijeća.

TNG-u i društvima pod njegovom kontrolom nismo, uz usluge zakonske revizije, pružili druge usluge, osim onih usluga koje su objavljene u Godišnjem izvješću.

Partner odgovoran za angažman revizije na temelju koje je sastavljeno ovo izvješće neovisnog revizora je Marina Tonžetić.


Marina Tonžetić

Direktor i ovlašteni revizor



Deloitte d.o.o.

Radnička cesta 80,
10 000 Zagreb,
Republika Hrvatska

Zagreb, 24. travnja 2020. godine

Izveštaj o sveobuhvatnoj dobiti
za godinu koja je završila 31. prosinca 2019. godine

(svi iznosi izraženi su u tisućama USD i tisućama HRK)

	Bilješka	2019. USD	2019. HRK	2018. USD	2018. HRK
PRIHODI					
Prihodi brodova	3	40.508	267.944	47.399	297.586
Ostali prihodi	3	117	765	389	2.443
Ukupni prihodi		40.625	268.709	47.788	300.029
OPERATIVNI TROŠKOVI					
Troškovi putovanja	4	8.124	53.686	16.709	104.903
Operativni troškovi broda	5	14.996	99.333	15.143	95.076
Nabavna vrijednost prodanog goriva unajmiteljima		-	-	1.000	6.276
Amortizacija	6	7.914	52.506	8.183	51.377
Usklađenje vrijednosti	7	705	4.688	627	3.939
Opći i administrativni troškovi	8	819	5.420	933	5.855
Ukupni operativni troškovi		32.558	215.633	42.595	267.426
Dobit iz redovnog poslovanja		8.067	53.076	5.193	32.603
Financijski prihodi	9	64	419	689	4.327
Financijski rashodi	10	(4.586)	(30.155)	(4.881)	(30.646)
Neto financijski prihodi/(rashodi)		(4.522)	(29.736)	(4.192)	(26.319)
Porez po tonaži broda	11	-	-	-	-
Neto dobit		3.545	23.340	1.001	6.284
Porez na dobit	12	-	-	-	-
Dobit tekuće godine		3.545	23.340	1.001	6.284
Neto dobitak po dionici, osnovni i razrijeđeni	13	0,41	2,68	0,11	0,72
Ostala sveobuhvatna dobit					
<i>Stavke koje se kasnije ne prenose u dobit i gubitak</i>					
Tečajne razlike iz preračunavanja inozemnih dijelova poslovanja		1	17.667	(1.542)	19.757
Ukupna sveobuhvatna dobit		3.546	41.007	(541)	26.041

Popratne bilješke čine sastavni dio financijskih izvještaja.

Izveštaj o financijskom položaju
na dan 31. prosinca 2019. godine

(svi iznosi izraženi su u tisućama USD i tisućama HRK)

	Bilješka	Na dan 31. prosinca 2019. USD	Na dan 31. prosinca 2019. HRK	Na dan 31. prosinca 2018. USD	Na dan 31. prosinca 2018. HRK
DUGOTRAJNA IMOVINA					
Brodovi i oprema	14	175.175	1.164.900	183.377	1.186.302
Financijska imovina		16	109	16	106
Ukupna dugotrajna imovina		175.191	1.165.009	183.393	1.186.408
KRATKOTRAJNA IMOVINA					
Zalihe	15	807	5.361	2.130	13.779
Potraživanja od kupaca i ostala potraživanja	16	2.416	16.063	3.990	25.806
Plaćeni troškovi budućeg razdoblja i obračunati prihodi	17	487	3.241	702	4.543
Novac i novčani ekvivalenti	18	10.182	67.712	8.716	56.389
Ukupna kratkotrajna imovina		13.892	92.377	15.538	100.517
Ukupno imovina		189.083	1.257.386	198.931	1.286.925
VLASNIČKA GLAVNICA I PRIČUVE					
Temeljni kapital	19	68.988	436.667	68.988	436.667
Premije na izdane dionice		10.179	68.426	10.179	68.426
Pričuve	19	9.075	58.951	9.026	58.637
Pričuve iz preračuna stranih valuta	19	(4.123)	10.994	(4.124)	(6.673)
Zadržana dobit		15.918	90.196	12.422	67.170
Ukupno vlasnička glavnica i pričuve		100.037	665.234	96.491	624.227
DUGOROČNE OBVEZE					
Zaduženja na koja se obračunavaju kamate	20	74.792	497.362	86.174	557.476
Ukupne dugoročne obveze		74.792	497.362	86.174	557.476
KRATKOROČNE OBVEZE					
Zaduženja na koja se obračunavaju kamate	20	9.382	62.387	11.382	73.630
Obveze prema dobavljačima i ostale kratkoročne obveze	21	1.789	11.896	4.053	26.216
Odgođeno plaćanje troškova i prihod budućeg razdoblja	22	3.083	20.507	831	5.376
Ukupne kratkoročne obveze		14.254	94.790	16.266	105.222
Ukupno obveze		89.046	592.152	102.440	662.698
Ukupno vlasnička glavnica i obveze		189.083	1.257.386	198.931	1.286.925

Popratne bilješke čine sastavni dio financijskih izvještaja.

Izveštaj o novčanim tokovima
za godinu koja je završila 31. prosinca 2019. godine

(svi iznosi izraženi su u tisućama USD i tisućama HRK)

Bilješka	2019.		2018.	
	USD	HRK	USD	HRK
POSLOVNE AKTIVNOSTI				
Dobit tekuće godine	3.545	23.340	1.001	6.284
<i>Usklađena za:</i>				
Amortizacija	14 7.914	52.506	8.183	51.377
Usklađenje vrijednosti brodova	14 705	4.688	627	3.939
Trošak kamata	10 4.570	30.067	4.757	29.868
Prihodi od kamata	9 (58)	(381)	(684)	(4.291)
Tečajne razlike iz odnosa s povezanim društvima	9 (6)	(38)	124	778
Neto promjena tečajnih razlika	9, 10 20	979	95	322
	16.690	111.161	14.103	88.277
Promjene obrtnog kapitala				
Povećanje kratkoročnih potraživanja	690	3.932	(1.452)	(9.115)
Povećanje/(smanjenje) zaliha	15 1.324	8.418	(861)	(5.409)
Smanjenje kratkoročnih obveza	21, 22 988	7.152	1.418	8.900
Plaćene kamate	(4.599)	(30.399)	(4.101)	(25.745)
Primljene kamate	188	1.229	12	75
Tijek novca iz poslovnih aktivnosti	15.281	101.493	9.119	56.983
INVESTICIJSKE AKTIVNOSTI				
Izdaci za nabavu brodova i opreme	21, 14 (416)	(2.776)	-	-
Ostali izdaci	(1)	(4)	(55)	(346)
Tijek novca iz investicijskih aktivnosti	(417)	(2.780)	(55)	(346)
FINANCIJSKE AKTIVNOSTI				
Primljeni krediti	-	-	-	-
Otplate kredita	(13.382)	(88.264)	(9.667)	(60.692)
Izdaci za isplatu dividendi	0	0	(833)	(5.228)
Tijek novca iz financijskih aktivnosti	(13.382)	(88.264)	(10.500)	(65.920)
Neto (smanjenja)/povećanja novca i novčanih ekvivalenata	1.482	10.449	(1.436)	(9.283)
Učinci promjene valutnih tečajeva na novac	(16)	874	(23)	1.880
Novac i novčani ekvivalenti na početku razdoblja	8.716	56.389	10.175	63.792
Novac i novčani ekvivalenti na kraju razdoblja	18 10.182	67.712	8.716	56.389

Popratne bilješke čine sastavni dio financijskih izvještaja.

Izveštaj o promjenama vlasničke glavnice
za godinu koja je završila 31. prosinca 2019. godine
(svi iznosi izraženi su u tisućama USD i tisućama HRK)

	Temeljni kapital USD	Zadržana dobit USD	Pričuva iz preračuna stranih valuta USD	Ostale pričuve USD	Premija na izdane dionice USD	Otkup vlastitih dionica USD	Ukupno USD
Stanje na dan 31. prosinca 2017. godine	68.988	10.388	(2.582)	9.412	10.179	(143)	96.242
Dobit tekuće godine	-	1.001	-	-	-	-	1.001
Tečajne razlike iz preračunavanja inozemnih dijelova poslovanja	-	-	(1.542)	-	-	-	(1.542)
Ukupno sveobuhvatna dobit	-	1.001	(1.542)	-	-	-	(541)
Prijenos u pozicije rezervi po godišnjem rasporedu	-	243	-	(243)	-	-	-
Isplaćena dividenda	-	790	-	-	-	-	790
Stanje na dan 31. prosinca 2018. godine	68.988	12.422	(4.124)	9.169	10.179	(143)	96.491
Dobit tekuće godine	-	3.545	-	-	-	-	3.545
Tečajne razlike iz preračunavanja inozemnih dijelova poslovanja	-	-	1	-	-	-	1
Ukupno sveobuhvatna dobit	-	3.545	1	-	-	-	3.546
Prijenos u pozicije rezervi po godišnjem rasporedu	-	(49)	-	49	-	-	-
Isplaćena dividenda	-	-	-	-	-	-	-
Stanje na dan 31. prosinca 2019. godine	68.988	15.918	(4.123)	9.218	10.179	(143)	100.037

Popratne bilješke čine sastavni dio financijskih izvještaja.

Izveštaj o promjenama vlasničke glavnice (nastavak)
za godinu koja je završila 31. prosinca 2019. godine

(svi iznosi izraženi su u tisućama USD i tisućama HRK)

	Temeljni kapital	Zadržana dobit	Pričuva iz preračuna stranih valuta	Ostale pričuve	Premija na izdane dionice	Otkup vlastitih dionica	Ukupno
	HRK	HRK	HRK	HRK	HRK	HRK	HRK
Stanje na dan 31. prosinca 2017. godine	436.667	67.725	(26.430)	58.027	68.426	(997)	603.418
Dobit tekuće godine	-	6.284	-	-	-	-	6.284
Tečajne razlike iz preračunavanja inozemnih dijelova poslovanja	-	-	19.757	-	-	-	19.757
Ukupno sveobuhvatna dobit	-	6.284	19.757	-	-	-	26.041
Isplaćena dividenda	-	(5.232)	-	-	-	-	(5.232)
Prijenos u pozicije rezervi po godišnjem rasporedu	-	(1.607)	-	1.607	-	-	-
Stanje na dan 31. prosinca 2018. godine	436.667	67.170	(6.673)	59.634	68.426	(997)	624.227
Dobit tekuće godine	-	23.340	-	-	-	-	23.340
Tečajne razlike iz preračunavanja inozemnih dijelova poslovanja	-	-	17.667	-	-	-	17.667
Ukupno sveobuhvatna dobit	-	23.340	17.667	-	-	-	41.007
Isplaćena dividenda	-	-	-	-	-	-	-
Prijenos u pozicije rezervi po godišnjem rasporedu	-	(314)	-	314	-	-	-
Stanje na dan 31. prosinca 2019. godine	436.667	90.196	10.994	59.948	68.426	(997)	665.234

Popratne bilješke čine sastavni dio financijskih izvještaja.

Bilješke uz financijske izvještaje
Za godinu koja je završila 31. prosinca 2019. godine
(svi iznosi izraženi su u tisućama USD i tisućama HRK)

1. OPĆE INFORMACIJE

Osnutak i povijest

Tankerska Next Generation d.d. je dioničko društvo osnovano i registrirano u Republici Hrvatskoj 22. kolovoza 2014. godine. Sjedište Društva je u Zadru, Božidara Petranovića 4.

Društvo je registrirano za obavljanje sljedećih djelatnosti:

1. Pomorski i obalni prijevoz robe
2. Pomorski i obalni prijevoz putnika
3. Usluge u pomorskom prometu:
 - Uslužne djelatnosti u vezi s vodenim prijevozom;
 - Spašavanje ili uklanjanje broda ili druge imovine koja može biti predmetom spašavanja na površini mora ili ako je uronjena, odnosno na morskom dnu;
 - Tegljenje i potiskivanje brodova i drugi pomorski plovidbeni poslovi;
 - Opskrba brodova, brodica, odnosno jahti pogonskim gorivom;
 - Peljarenje u obalnom moru Republike Hrvatske;
 - Posredovanje u vezi s vodenim prijevozom;
 - Iznajmljivanje plovnih prijevoznih sredstava;
 - Prijevoz tereta u unutarnjem i međunarodnom cestovnom prometu robe;
 - Obavljanje trgovačkog posredovanja na domaćem i inozemnom tržištu strojevima, industrijskom opremom, brodovima i zrakoplovima;
 - Trgovina na veliko naftnim derivatima i srodnim proizvodima;
 - Gradnja brodova i plutajućih objekata;
 - Usluge nadzora gradnje brodova i plutajućih objekata;
 - Popravak i održavanje brodova i čamaca.

Društvo svoju djelatnost obavlja preko povezanog društva Tankerska Next Generation International Ltd., registriranog na Maršalovim Otocima.

Tijela Društva

Od 1. siječnja 2019. godine do 20. kolovoza 2019. članovi Nadzornog odbora bili su kako slijedi:

Ivica Pijaca	Predsjednik Nadzornog odbora
Mario Pavić	Zamjenik predsjednika Nadzornog odbora
Nikola Koščica	Član Nadzornog odbora
Joško Miliša	Član Nadzornog odbora
Nikola Mišetić	Član Nadzornog odbora

Bilješke uz financijske izvještaje
Za godinu koja je završila 31. prosinca 2019. godine
(svi iznosi izraženi su u tisućama USD i tisućama HRK)

1. OPĆE INFORMACIJE (NASTAVAK)

Tijela Društva (nastavak)

Od 21. kolovoza 2019. godine do izdavanja ovih izvještaja članovi Nadzornog odbora su kako slijedi:

Ivica Pijaca	Predsjednik Nadzornog odbora
Mario Pavić	Zamjenik predsjednika Nadzornog odbora
Nikola Koščica	Član Nadzornog odbora
Joško Miliša	Član Nadzornog odbora
Dalibor Fell	Član Nadzornog odbora

Uprava se sastoji od jednog člana Uprave – g. John Karavanić.

Od 1. siječnja 2019. godine do 04. srpnja 2019. članovi Revizijskog odbora bili su:

Sergej Dolezil	Predsjednik Revizijskog odbora
Mario Pavić	Član Revizijskog odbora
Genarij Sutlović	Član Revizijskog odbora

Od 05. srpnja 2019. godine do izdavanja ovih izvještaja članovi Revizijskog odbora su kako slijedi:

Luka Babić	Predsjednik Revizijskog odbora
Mario Pavić	Član Revizijskog odbora
Genarij Sutlović	Član Revizijskog odbora

Na dan 31. prosinca 2019. godine Društvo je imalo 3 zaposlenika u administraciji (31. prosinca 2018. godine: 2 zaposlenika). Na dan 31. prosinca 2019. godine ovisno društvo Tankerska Next Generation International Ltd. raspolagalo je sa posadom od 133 pomorca na ugovor (31. prosinca 2018. godine: 133 pomoraca na ugovor).

Bilješke uz financijske izvještaje
Za godinu koja je završila 31. prosinca 2019. godine
(svi iznosi izraženi su u tisućama USD i tisućama HRK)

1. OPĆE INFORMACIJE (NASTAVAK)

Vlasnička struktura Društva na dan 31. prosinca 2019. godine bila je kako slijedi:

	Broj dionica	Vlasnički udio %
Tankerska plovidba d.d.	4.454.994	51,01
PBZ Croatia Osiguranje OMF Kat. B	839.000	9,61
Erste Plavi OMF Kat. B	808.000	9,25
Raiffeisen OMF Kat. B	752.036	8,61
Raiffeisen DMF	372.103	4,26
Ostali institucionalni i privatni investitori	1.507.212	17,26
	8.733.345	100,00

Ovi financijski izvještaji za razdoblje koje je završilo 31. prosinca 2019. godine uključuju imovinu i obveze odnosno prihode i rashode društva Tankerska Next Generation d.d. i njegovih ovisnih društava u inozemstvu (trgovačka broderska društva koja posluju u međunarodnoj plovidbi), kojima društvo Tankerska Next Generation d.d. upravlja iz jedinstvenog sjedišta poslovne uprave pod jedinstvenim vodstvom, te za koja je dužno, sukladno članku 429.a stavak 4. Pomorskog zakonika ("Narodne novine" br. 181/04., 76/07., 146/08., 61/11., 56/13., 26/15. i 17/19.) voditi poslovne knjige i sastavljati financijska izvješća za cjelovito poslovanje u tuzemstvu i inozemstvu uključujući sva trgovačka broderska društva kojima je većinski vlasnik, a koja obavljaju gospodarsku djelatnost brodovima čija neto tonaža sudjeluje u obračunu poreza po tonaži broda.

Za ovisna društva Tankerske Next Generation d.d. koja prema propisima država u kojima su osnovana nisu dužna voditi poslovne knjige i sastavljati financijske izvještaje u tim državama, društvo Tankerska Next Generation d.d. sukladno Zakonu o računovodstvu i Zakonu o porezu na dobit iskazuje imovinu i obveze odnosno prihode i rashode ovisnih društava u okviru svojih financijskih izvještaja.

Financijski izvještaji za godinu koja je završila 31. prosinca 2019. odobreni su za objavu u skladu s odlukom Uprave. Ove financijske izvještaje mora odobriti i Nadzorni odbor u skladu s hrvatskim Zakonom o trgovačkim društvima.

Računovodstvene politike dane u nastavku, primijenjene su dosljedno za sva razdoblja prezentirana u ovim financijskim izvještajima.

2. PREGLED TEMELJNIH RAČUNOVODSTVENIH POLITIKA

Osnovne računovodstvene politike primijenjene na sastavljanje financijskih izvještaja prikazane su u nastavku.

Izjava o usklađenosti

Financijski izvještaji sastavljeni su sukladno Međunarodnim standardima financijskog izvještavanja, usvojenim u Europskoj Uniji.

Prva primjena novih standarda, izmijenjenih postojećih standarda te novih tumačenja koje su na snazi za tekuće izvještajno razdoblje

Sljedeći novi standardi i izmijenjeni i dopunjeni postojeći standardi izdani od strane Međunarodnog odbora za računovodstvene standarde i tumačenja koje objavio Odbor za Međunarodne računovodstvene standarde („OMRS“) i usvojila ih je Europska unija su na snazi u tekućem izvještajnom razdoblju:

- **MSFI 16 „Najmovi“**, usvojen u Europskoj uniji 31. listopada 2017. (na snazi za godišnja razdoblja koja započinju na dan ili nakon 1. siječnja 2019.),
- **izmjene MSFI-ja 9 „Financijski instrumenti“** - Predujmovi s negativnom naknadom, usvojene u Europskoj uniji 22. ožujka 2018. (na snazi za godišnja razdoblja koja započinju na dan ili nakon 1. siječnja 2019.),
- **izmjene MRS-a 19 „Primanja zaposlenih“** – Izmjene, suženje prava, odnosno isplata iz planova primanja, usvojene u Europskoj uniji 13. ožujka 2019. (na snazi za godišnja razdoblja koja započinju na dan ili nakon 1. siječnja 2019.),
- **izmjene MRS-a 28 „Udjeli u pridruženim subjektima i zajedničkim pothvatima“** - Dugoročna ulaganja u pridružene subjekte i zajedničke pothvate, usvojene u Europskoj uniji 8. veljače 2019. (na snazi za godišnja razdoblja koja započinju na dan ili nakon 1. siječnja 2019.),
- **izmjene raznih standarda uslijed „Dorada MSFI-jeva iz ciklusa 2015. - 2017.“**, proizašle iz projekta godišnje dorade MSFI-jeva (MSFI 3, MSFI 11, MRS 12 i MRS 23), prvenstveno radi otklanjanja nepodudarnosti i pojašnjenja teksta, usvojene u Europskoj uniji 14. ožujka 2019. (na snazi za godišnja razdoblja koja započinju na dan ili nakon 1. siječnja 2019.),
- **OTMFI 23 „Nesigurnost u vezi s primjenom poreznih pravila na porez na dobit“** – usvojen u Europskoj Uniji 23. listopada 2018. (na snazi za godišnja razdoblja koja započinju na dan ili nakon 1. siječnja 2019.).

Ovo je prvi set financijskih izvještaja u kojima je primijenjen MSFI 16 „Najmovi“. Osim navedenog, TNG je dosljedno primijenio računovodstvene politike na sve periode koji su prezentirani u financijskim izvještajima.

Usvajanje novih standarda, izmjena postojećih standarda i tumačenja nije dovelo do značajnih promjena u financijskim izvještajima TNG-a.

2. PREGLED TEMELJNIH RAČUNOVODSTVENIH POLITIKA (NASTAVAK)

Implementacija MSFI-a 16 „Najmovi“

TNG je prvi put primijenio MSFI 16 od 1. siječnja 2019. godine. TNG je MSFI 16 primijenio uporabom pristupa na kumulativnoj osnovi. Shodno tome, usporedne informacije prikazane za 2018. nisu prepravljane, tj. prikazane su prema MRS-u 17 i povezanim tumačenjima. Učinke primjene MSFI-ja 16 na financijske izvještaje TNG-a navodimo u nastavku.

i. Definicija najma

TNG je prije, pri početku ugovora, određivao sadrži li sporazum ili jest najam u smislu IFRIC-a 4 – Određivanje sadrži li sporazum najam. TNG sad procjenjuje je li sporazum najam ili ga sadrži na osnovi definicije najmova. Pri prijelazu na MSFI 16 TNG je iskoristio praktična rješenja dostupna za prijelaz na MSFI 16 kako ne bi ponovno procjenjivao je li riječ o ugovoru o najmu odnosno sadržava li ugovor najam. TNG je MSFI 16 primijenio samo na ugovore koji su prethodno definirani kao najam. Ugovori koji prema MRS-u 17 i IFRIC-u 4 nisu ustanovljeni kao najmovi nisu ponovo procjenjivani u smislu toga jesu li najam prema MSFI-u 16.

ii. Kao najmoprimac

Kao najmoprimac, TNG unajmljuje uredski prostor te osobni automobil. Prije je TNG ove najmove prema MRS-u 17 svrstao u operativne, na osnovi procjene je li najam sadržajno prebacio na TNG sve rizike i pogodnosti iz vlasništva predmetne imovine.

Pri primjeni MSFI-a 16 TNG je uporabio brojna praktična rješenja na najmove koji su prethodno prema MRS-u 17 razvrstani u operativni najam. Između ostalog, TNG:

- nije priznao pravo uporabe imovine i obveza za najmove kojima rok istječe unutar 12 mjeseci od datuma prve primjene;
- nije priznao pravo uporabe imovine i obveza za najmove imovine niske vrijednosti;
- nije uzeo u obzir početne izravne troškove mjerenja prava uporabe imovine na dan prve primjene; i
- rok najmova je određivao iskustveno.

2. PREGLED TEMELJNIH RAČUNOVODSTVENIH POLITIKA (NASTAVAK)

Prva primjena novih standarda, izmijenjenih postojećih standarda te novih tumačenja koje su na snazi za tekuće izvještajno razdoblje (nastavak)

Implementacija MSFI-a 16 „Najmovi“ (nastavak)

Plaćanja povezana s kratkoročnim najmovima i najmovima imovine male vrijednosti priznaju se pravocrtno kao rashod u dobiti ili gubitku.

iii. Kao najmodavac

TNG u najam daje brodove. Ugovori o zakupu brodova se uobičajeno zaključuju na fiksni period s time da mnogi od njih imaju opciju produženja. TNG je ove najmove rasporedio kao operativni najam. Opcije produženja i raskida u ugovorima o zakupu su uključene u one ugovore za koje je izvjesno da će najmoprimac iskoristiti te mogućnosti. Ovi se uvjeti koriste kako bi se maksimizirala operativna fleksibilnost u pogledu upravljanja ugovorima. U određivanju razdoblja najma, menadžment razmatra sve činjenice i okolnosti koje stvaraju ekonomski poticaj najmoprimcu za korištenje mogućnosti produženja ili nekorištenje mogućnosti raskida. Opcije produženja (ili produženja razdoblja nakon opcije raskida) uključene su u uvjetima zakupa, samo ako je izvjesno da će zakup biti produžen (ili da se neće raskinuti).

Kada ugovor o najmu sadrži i komponentu koja se odnosi na najam i komponentu koja se ne odnosi na najam, TNG odvaja obje komponente na temelju njihove relativne samostalne cijene. Za alokaciju plaćanja u ugovorima o najmu TNG je primijenio MSFI 15 – Prihodi na temelju ugovora s kupcima.

TNG pri prijelazu na MSFI 16 nije morao činiti nikakve prilagodbe za najmove u kojima se pojavljuje kao najmodavac.

iv. Utjecaj na financijske izvještaje

Usvajanje MSFI 16 nije imalo utjecaja na financijske izvještaje.

Računovodstvene politike najmova objavljene su unutar bilješke 2.p.

Izmjena postojećih standarda koje je objavio OMRS i usvojene su u Europskoj uniji, ali još nisu na snazi

Na datum na koji je odobreno izdavanje financijskih izvještaja, u Europskoj uniji bile su usvojene, ali ne i na snazi sljedeće izmjene postojećih standarda koje je objavio OMRS:

- **izmjene MRS-a 1 “Prezentacija financijskih izvještaja” i MRS-a 8 “Računovodstvene politike, promjene u računovodstvenim procjenama greškama”** – Definicija značajnosti, usvojene u Europskoj uniji 29. studenoga 2019. (na snazi za godišnja razdoblja počevši na ili nakon 1. siječnja 2020.),
- **izmjene MSFI-ja 9 „Financijski instrumenti”, MRS-a 39 „Financijski instrumenti: priznavanje i mjerenje” te MSFI-ja 7 „Financijski instrumenti: objavljivanje”** - Reforma referentnih kamatnih stopa, usvojene u Europskoj uniji 15. studenoga 2020. (na snazi za godišnja razdoblja koja započinju na dan ili nakon 1. siječnja 2020.),
- **izmjene upućivanja na Konceptualni okvir u MSFI-jevima**, usvojene u Europskoj uniji 29. studenoga 2019. (na snazi za godišnja razdoblja koja započinju na dan ili nakon 1. siječnja 2020.).

2. PREGLED TEMELJNIH RAČUNOVODSTVENIH POLITIKA (NASTAVAK)

Izmjena postojećih standarda koje je objavio OMRS i usvojene su u Europskoj uniji, ali još nisu na snazi

TNG predviđa da izmjena postojećih standarda neće materijalno utjecati na njegove financijske izvještaje u razdoblju njihove prve primjene.

Novi standardi te izmjene postojećih standarda koje je objavio OMRS, ali još neusvojeni u Europskoj uniji

MSFI-jevi trenutno usvojeni u Europskoj uniji ne razlikuju se značajno od propisa koje je donio Odbor za Međunarodne računovodstvene standarde (OMRS), izuzev sljedećih standarda i izmjena postojećih standarda, o čijem usvajanju Europska unija na datum objavljivanja financijskih izvještaja još nije donijela odluku (datumi stupanja na snagu navedeni u nastavku odnose se na MSFI-jeve u cjelini):

- **MSFI 14 „Regulativom propisane razgraničene stavke”** (na snazi za godišnja razdoblja koja započinju na dan ili nakon 1. siječnja 2016.) - Europska komisija odlučila je postupak preuzimanja ovog prijelaznog standarda odgoditi do objave njegove konačne verzije,
- **MSFI 17 „Ugovori o osiguranju”** (na snazi za godišnja razdoblja koja započinju na dan ili nakon 1. siječnja 2021.),
- **izmjene MSFI 3 “Poslovna spajanja”** - Definicija poslovanja (na snazi za poslovna spajanja za koje je datum stjecanja na ili nakon početka prvog godišnjeg izvještajnog razdoblja koje počinje na dan ili nakon 1. siječnja 2020. i na stjecanje sredstava do kojih dolazi na ili nakon početka tog razdoblja),
- **izmjene MSFI-ja 10 „Konsolidirani financijski izvještaji” i MRS-a 28 „Udjeli u pridruženim subjektima i zajedničkim pothvatima”** - Prodaja odnosno ulog imovine između ulagača i njegovog pridruženog subjekta ili zajedničkog pothvata te daljnje izmjene (prvotno određeni datum stupanja na snagu odgođen je do dovršetka projekta istraživanja na temu primjene metode udjela).

Društvo očekuje da prva primjena ovih standarda i izmjena postojećih standarda ne dovode do materijalnih promjena financijskih izvještaja u razdoblju prve primjene.

a) Funkcijska i prezentacijska valuta

Funkcijska valuta TNG-a je hrvatska kuna (HRK).

TNG prezentira svoje financijske izvještaje u dvjema valutama, u hrvatskim kunama (HRK) sukladno propisima Republike Hrvatske i američkim dolarima (USD) sukladno industrijskoj praksi i poslovanju. Preračunavanje američkih dolara u kune, kao funkcijske valute i valute u kojoj su evidentirani svi poslovni događaji odvija se u skladu s relevantnim računovodstvenim politikama (bilješka 2.d).

2. PREGLED TEMELJNIH RAČUNOVODSTVENIH POLITIKA (NASTAVAK)

a) Funkcijska i prezentacijska valuta (nastavak)

Sukladno navedenom, financijski izvještaji iskazani su u kunama i preračunati u američke dolare na sljedeći način:

- Važeći tečaj na kraju poslovne godine korišten je za sve stavke aktive i pasive osim za pozicije vlasničke glavnice i pričuva, koje su iskazane po povijesnom trošku preračunatom u američke dolare na dan transakcije.
- Stavke izvještaja o dobiti i gubitku i ostaloj sveobuhvatnoj dobiti i izvještaja o novčanim tokovima preračunavaju se prema tečajevima na datum transakcije (2018. godine: prosječni godišnji tečaj).

Tečajne razlike nastale preračunavanjem su u financijskim izvještajima iskazanima u američkim dolarima evidentirane na teret, odnosno u korist vlasničke glavnice.

Tečajevi primijenjeni za preračunavanje prezentiranih financijskih izvještaja iz kuna u američke dolare bili su kako slijedi:

USD/HRK	2019.
31. prosinca	6,649911

USD/HRK	2018.
31. prosinca	6,469192
prosječni tečaj 2018. godine*	6,278406

* Prosječni tečaj izračunat je za razdoblje od 1. siječnja 2018. - 31. prosinca 2018. godine

Iznosi u financijskim izvještajima zaokruženi su na najbližu tisuću.

b) Korištenje procjena i prosudbi

Priprema financijskih izvještaja u skladu s MSFI zahtijeva od Uprave upotrebu vlastite prosudbe, procjena i pretpostavki koje utječu na primjenu politika i objavljenih iznosa imovine, obveza, prihoda i rashoda. Moguće je da ostvareni rezultati budu drugačiji od tih procjena. Procjene i uz njih vezane pretpostavke kontinuirano se preispituju. Promjene računovodstvenih procjena priznaju se u razdoblju u kojemu se procjena mijenja ukoliko promjena utječe samo na to razdoblje, te u svim budućim razdobljima, ukoliko promjena utječe i na njih.

Informacije o značajnim izvorima neizvjesnosti te ključnim prosudbama o primjeni računovodstvenih politika koje imaju značajan utjecaj na iznose objavljene u financijskim izvještajima opisane su u točki 2.cc.

Bilješke uz financijske izvještaje
Za godinu koja je završila 31. prosinca 2019. godine
(svi iznosi izraženi su u tisućama USD i tisućama HRK)

2. PREGLED TEMELJNIH RAČUNOVODSTVENIH POLITIKA (NASTAVAK)

c) Osnova sastavljanja

Financijski izvještaji sastavljeni su primjenom konvencije povijesnog troška (trošak nabave), izuzev određenih financijskih instrumenata koji su iskazani po fer vrijednosti.

Financijski izvještaji su pripremljeni na temelju neograničenosti trajanja poslovanja.

Financijski izvještaji TANKERSKA NEXT GENERATION d.d. uključuju imovinu i obveze odnosno prihode i rashode sljedećih ovisnih društava u 100% vlasništvu Tankerske Next Generation d.d.:

1. Tankerska Next Generation International Ltd., Majuro, Maršalovi Otoci;
2. Fontana Shipping Company Limited, Monrovia, Liberija;
3. Teuta Shipping Company Ltd., Monrovia, Liberija;
4. Vukovar Shipping, LLC, Majuro, Maršalovi Otoci;
5. Zoilo Shipping, LLC, Majuro, Maršalovi Otoci i
6. Pag Shipping, LLC, Majuro, Maršalovi Otoci.

Stavke imovine i obveza i računa dobiti i gubitka preračunate su po srednjem tečaju HNB koji je na dan 31. prosinca 2019. godine bio 6,649911 HRK za 1 USD (31. prosinca 2018. godine: 6,469192).

Knjigovodstvena vrijednost izravnih i neizravnih udjela društva Tankerska Next Generation d.d. u ovisnim društvima na dan 31. prosinca 2019. godine:

	USD	HRK	udio u vlasništvu %
1. Tankerska Next Generation International Ltd., Majuro, Maršalovi Otoci	75.938	508.398	100,00
2. Fontana Shipping Company Limited, Monrovia, Liberija	25.088	167.962	100,00
3. Teuta Shipping Company Ltd., Monrovia, Liberija	6.280	42.044	100,00
4. Vukovar Shipping, LLC, Majuro, Maršalovi Otoci	15.170	101.562	100,00
5. Zoilo Shipping, LLC, Majuro, Maršalovi Otoci	14.571	97.552	100,00
6. Pag Shipping, LLC, Majuro, Maršalovi Otoci	14.003	93.749	100,00
Ukupno	151.050	1.011.267	100,00

2. PREGLED TEMELJNIH RAČUNOVODSTVENIH POLITIKA (NASTAVAK)

d) Strane valute

Transakcije u stranoj valuti preračunate su u domaću valutu primjenom srednjeg tečaja Hrvatske narodne banke na datum transakcije. Novčana imovina i obveze u stranoj valuti preračunate su u domaću valutu po srednjem tečaju Hrvatske narodne banke važećem na datum izvještavanja. Dobitak ili gubitak nastao iz promjene tečaja nakon datuma transakcije evidentira se u računu dobiti i gubitka u sklopu financijskih prihoda odnosno financijskih rashoda.

Poslovne promjene u inozemnim subjektima izražene u stranim sredstvima plaćanja preračunate su u funkcijsku valutu subjekta po tečaju važećem na datum transakcije. Na svaki datum izvještaja o financijskom položaju monetarna aktiva i pasiva izražene u stranoj valuti preračunate su u funkcijsku valutu subjekta po tečaju važećem na datum izvještavanja. Dobitak ili gubitak nastao iz promjene tečaja nakon datuma transakcije evidentira se u računu dobiti i gubitka u sklopu financijskih prihoda odnosno financijskih rashoda.

Imovina i obveze inozemnih subjekata preračunati su u domaću valutu po srednjem tečaju Hrvatske narodne banke važećem na datum izvještavanja, a prihodi i rashodi te novčani tokovi po srednjem tečaju Hrvatske narodne banke važećem na datum transakcije. Sve tečajne razlike, nastale ovakvim preračunom, prikazuju se na zasebnoj poziciji unutar glavnice.

Tečajne razlike nastale preračunom neto ulaganja u inozemne subjekte priznaju se unutar glavnice pod pričuvama iz preračuna. Prilikom prodaje inozemnog subjekta, tečajne razlike priznaju se u računu dobiti i gubitka.

e) Nekretnine, postrojenja i oprema

Pojedinačni predmet nekretnina, postrojenja i opreme, uključujući brodove (vidjeti točke 2.w i 2.bb), koji zadovoljava kriterije priznavanja kao imovina, mjeri se po trošku nabave. Trošak nabave uključuje sve troškove neposredno povezane s dovođenjem sredstava u namjeravanu uporabu. Stvari i oprema se evidentiraju kao dugotrajna imovina ako im je vijek uporabe dulji od jedne godine i pojedinačna vrijednost veća od 3.500 kuna.

Nakon početnog priznavanja kao imovine, pojedinačni predmet nekretnine, postrojenja i opreme iskazuje se po iznosu troška umanjenog za akumuliranu amortizaciju i akumulirane troškove umanjenja vrijednosti.

Dobici i gubici od otuđenja nekretnina, postrojenja i opreme priznaju se unutar ostalih prihoda ili troškova u računu dobiti i gubitka ovisno o ostvarenom rezultatu.

Naknadni izdaci vezani za već priznati predmet nekretnina, postrojenja i opreme kapitaliziraju se kao povećanje vrijednosti imovine u slučaju kada je vjerojatno da će zbog tih dodatnih izdataka pritijecati dodatne buduće ekonomske koristi i kada ti izdaci unapređuju stanje imovine iznad originalno priznatog. Svi ostali naknadni troškovi priznaju se u rashod u periodu kada su nastali.

2. PREGLED TEMELJNIH RAČUNOVODSTVENIH POLITIKA (NASTAVAK)

e) Nekretnine, postrojenja i oprema (nastavak)

Amortizacija se obavlja pojedinačno za svako značajnije sredstvo (brodove) i to prema amortizacijskom vijeku od 25 godina, dok se za manja sredstva amortizacija obavlja grupno. Amortizacija se obračunava prema predviđenom vijeku uporabe i iz toga izvedenim stopama ovisno o skupini i podskupini materijalne imovine, a primjenom linearne metode.

Procijenjeni korisni vijek trajanja pojedine imovine je kako slijedi:

- računala i telekomunikacijska oprema 4 godine

Amortizacija imovine započinje kada je imovina spremna za uporabu.

f) Financijska imovina

TNG pri početnom priznavanju provodi alokaciju financijske imovine u poslovne modele te shodno tome provodi test ugovorenih novčanih tokova. Naknadno mjerenje ovisi o alokaciji i testu ugovorenih novčanih tokova. Klasifikacija ovisi o svrsi za koju je financijska imovina stečena. Uprava određuje klasifikaciju financijske imovine pri početnom priznavanju i vrednuje tu odluku na svaki datum izvještavanja. S obzirom na karakteristike i upravljanje kreditnim rizikom, TNG klasificira svoju financijsku imovinu u sljedeće poslovne modele, a posljedično i određene kategorije mjerenja:

- i. Poslovni model držanja radi naplate – potraživanja od kupaca i ostala potraživanja te novac i novčani ekvivalenti. Uz uvjet prolaska testa novčanih tijekova, koji se sastoje isključivo od plaćanja na osnovi glavnice i kamate na nepodmirenu glavnice, financijska imovina se mjeri po amortiziranom trošku u ovom poslovnom modelu.
- ii. Poslovni model držanja radi naplate i prodaje – u ovom poslovnom modelu TNG drži financijsku imovinu kojom upravlja likvidnosnim rizikom. U ovom poslovnom modelu, uz uvjet prolaska testa novčanih tijekova, koji se sastoje isključivo od plaćanja na osnovi glavnice i kamate na nepodmirenu glavnice, financijska imovina se mjeri po fer vrijednosti kroz ostalu sveobuhvatnu dobit.
- iii. Poslovni model držanja radi naplate i prodaje – u ovom poslovnom modelu TNG drži financijsku imovinu kojom trguje. U ovom poslovnom modelu financijska imovina se mjeri po fer vrijednosti kroz dobit ili gubitak.

(I) Financijska imovina koja se mjeri po amortiziranom trošku

TNG mjeri financijsku imovinu po amortiziranom trošku ako su ispunjena oba sljedeća uvjeta:

- Financijska imovina se drži unutar poslovnog modela s ciljem držanja financijske imovine radi naplate ugovornih novčanih tokova,
- Ugovorni uvjeti financijske imovine proizlaze na određene datume za novčane tokove koji su isključivo plaćanje glavnice i kamata na nepodmireni iznos glavnice.

2. PREGLED TEMELJNIH RAČUNOVODSTVENIH POLITIKA (NASTAVAK)

f) Financijska imovina (nastavak)

Financijska imovina po amortiziranom trošku naknadno se mjeri metodom efektivne kamatne stope i podložna je umanjenju vrijednosti. Dobici i gubici priznaju se u računu dobiti i gubitka kada se imovina prestane priznavati, promijeni se ili se umanju.

Financijska imovina po amortiziranom trošku uključuje potraživanja od kupaca i ostala potraživanja, plaćene troškove budućeg razdoblja i obračunate prihode, te dane depozite.

(II) Financijska imovina po fer vrijednosti kroz račun dobiti i gubitka

Ova kategorija uključuje financijsku imovinu namijenjenu trgovanju. Financijska imovina se klasificira u ovu kategoriju ako je stečena prvenstveno u svrhu prodaje u kratkom roku ili ako je tako određeno od strane Uprave. Imovina u ovoj kategoriji klasificirana je kao kratkotrajna imovina osim derivativnih financijskih instrumenata.

(III) Financijska imovina po fer vrijednosti kroz ostalu sveobuhvatnu dobit (OSD)

TNG mjeri financijsku imovinu po fer vrijednosti kroz ostalu sveobuhvatnu dobit ako su oba sljedeća uvjeta zadovoljena:

- Financijska imovina se drži unutar poslovnog modela s ciljem držanja financijske imovine radi naplate ili prodaje ugovornih novčanih tokova,
- Ugovorni uvjeti financijske imovine proizlaze na određene datume za novčane tokove koji su isključivo plaćanje glavnice i kamata na nepodmireni iznos glavnice.

Za dužničke instrumente po fer vrijednosti kroz ostalu sveobuhvatnu dobit, prihode od kamata, tečajne razlike, ispravke vrijednosti ili ukidanja ispravaka vrijednosti priznaju se u računu dobiti i gubitka i izračunavaju se na isti način kao i za financijsku imovinu mjerenu po amortiziranom trošku. Preostale promjene fer vrijednosti priznaju se u ostaloj sveobuhvatnoj dobiti. Nakon prestanka priznavanja, kumulativna promjena fer vrijednosti priznata u ostaloj sveobuhvatnoj dobiti priznaje se u računu dobiti i gubitka i uključuju se u stavku " Financijski prihodi / (rashodi)".

Financijska imovina po fer vrijednosti u ostaloj sveobuhvatnoj dobiti uključena je u dugotrajnu imovinu, osim ako Uprava ima namjeru prodati ulaganje unutar razdoblja od 12 mjeseci od datuma bilance.

Financijska imovina po fer vrijednosti u ostaloj sveobuhvatnoj dobiti iskazuje se po fer vrijednosti, osim u slučaju ulaganja u glavnicike instrumente koji ne kotiraju na aktivnom tržištu i čija se fer vrijednost ne može pouzdano izmjeriti; tada se ona iskazuje po trošku ulaganja.

Sva kupljena i prodana financijska imovina priznaje se na datum transakcije, odnosno na datum na koji se TNG obvezao kupiti ili prodati sredstvo. Ulaganja se početno priznaju po fer vrijednosti uvećanoj za troškove transakcije za cjelokupnu financijsku imovinu koja nije iskazana po fer vrijednosti u računu dobiti i gubitka. Financijska imovina se prestaje priznavati kada isteknu ili su prenesena prava na primitak novčanih tokova od ulaganja ili kada je TNG prenio sve bitne rizike i koristi vlasništva.

2. PREGLED TEMELJNIH RAČUNOVODSTVENIH POLITIKA (NASTAVAK)

f) Financijska imovina (nastavak)

Kod promjene fer vrijednosti monetarnih vrijednosnica izraženih u stranoj valuti i klasificiranih kao raspoložive za prodaju analiziraju se tečajne razlike koje su rezultat promjena amortiziranog troška vrijednosnica i ostale promjene knjigovodstvene vrijednosti vrijednosnica.

Prihodi od kamata i razlike u preračunu priznaju se u računu dobiti i gubitka, a ostale promjene knjigovodstvene vrijednosti u ostaloj sveobuhvatnoj dobiti. Promjene u fer vrijednosti financijske imovine koja je alocirana u poslovni model držanja radi naplate i prodaje i, posljedično, mjeri se po fer vrijednosti kroz ostalu sveobuhvatnu dobit.

Fer vrijednosti ulaganja koja kotiraju na burzi temelje se na tekućim cijenama ponude. Ako tržište za neko financijsko sredstvo nije aktivno, TNG utvrđuje fer vrijednost pomoću tehnika procjene vrijednosti koje uzimaju u obzir nedavne transakcije pod uobičajenim trgovačkim uvjetima te usporedbu s drugim sličnim instrumentima, analizu diskontiranog novčanog toka i modela određivanja cijena opcija, maksimalno koristeći tržišne informacije te se minimalno oslanjajući na informacije specifične za poslovni subjekt.

TNG priznaje ispravak vrijednosti za očekivane kreditne gubitke (eng. Expected credit loss ili ECL) za sve dužničke instrumente koji se ne mjere po fer vrijednosti kroz račun dobiti i gubitka. Očekivani kreditni gubici se temelje na razlici između ugovornih novčanih tijekova i svih novčanih tokova koje TNG očekuje da će primiti. Očekivani kreditni gubici računaju se temeljem povijesne stope gubitaka, koja proizlazi iz nenaplaćenih novčanih tijekova po pojedinom financijskom instrumentu. Ta stopa gubitka primjenjuje se na financijsku imovinu prema stupnjevanju definiranom u nastavku.

Za kreditne izloženosti za koje nije došlo do značajnog povećanja kreditnog rizika od početnog priznavanja, očekivani kreditni gubici se priznaju za kreditne gubitke koji proizlaze iz vjerojatnosti nastupa neplaćanja u sljedećih 12 mjeseci (očekivani kreditni gubici za 12 mjeseci). Za one kreditne izloženosti kod kojih je došlo do značajnog povećanja kreditnog rizika od početnog priznavanja, potreban je ispravak za očekivane kreditne gubitke tijekom cijeloživotnog vijeka, bez obzira na vrijeme zaduživanja (cijeloživotni očekivani kreditni gubici). Za potraživanja od kupaca i ugovornu imovinu, TNG primjenjuje simplificirani pristup u kalkulaciji očekivanih kreditnih gubitaka i stoga ne prati promjene kreditnog rizika već priznaje ispravak vrijednosti na temelju očekivanog cijeloživotnog očekivanog kreditnog gubitka na kraju svakog izvještajnog razdoblja. Financijska imovina se otpisuje kada ne postoji razumno očekivanje naplate.

g) Potraživanja

Potraživanja predstavljaju prava na naplatu određenih iznosa od kupaca ili drugih dužnika kao rezultat poslovanja TNG-a. Potraživanja od kupaca i ostala potraživanja početno se priznaju po fer vrijednosti, a naknadno se mjere po amortiziranom trošku uporabom metode efektivne kamatne stope, umanjeno za ispravak vrijednosti za očekivane kreditne gubitke.

2. PREGLED TEMELJNIH RAČUNOVODSTVENIH POLITIKA (NASTAVAK)

h) Zalihe

Zalihe se vrednuju po nižoj vrijednosti između troška nabave i neto ostvarive vrijednosti. Zalihe materijala i rezervnih dijelova, te sitnog inventara se iskazuju po stvarnim troškovima nabave. Utrošak materijala i rezervnih dijelova obračunava se metodom FIFO. Sitni inventar otpisuje se u cijelosti kod stavljanja u uporabu. Trošak nabave uključuje troškove nabave zaliha i trošak njihova dovođenja na postojeću lokaciju i stanje.

i) Umanjenje vrijednosti dugotrajne nematerijalne i materijalne imovine

Knjigovodstveni iznos imovine TNG-a, pregledava se na svaki datum izvještaja kako bi se utvrdilo da li postoji bilo kakva indikacija o umanjenju njihove vrijednosti. Ukoliko indikacije postoje, procjenjuje se nadoknadivi iznos imovine.

Imovina koja podliježe obračunu amortizacije se pregledava za umanjenje vrijednosti uvijek kada događaji ili promjene u okolnostima indiciraju da knjigovodstvena vrijednost sredstva možda neće biti nadoknadiva.

Imovina s pravom uporabe u skladu s MSFI 16 smatra se nefinancijskom imovinom. Time je u djelokrugu primjene MRS-a 36.

Gubitak iz umanjenja vrijednosti priznaje se u računu dobiti i gubitka kada knjigovodstveni iznos imovine ili jedinice koja stvara novac premašuje njegov nadoknadivi iznos.

Nadoknadivi iznos goodwilla, nematerijalne imovine s neograničenim vijekom uporabe i nematerijalne imovine koja još nije u uporabi procjenjuje se na svaki datum izvještaja.

Priznati gubici od umanjenja vrijednosti koji se odnose na pojedine jedinice koje stvaraju novac raspoređuju se tako da prvo umanje knjigovodstvenu vrijednost goodwilla raspoređenog na jedinicu koja stvara novac (ili grupu jedinica), a nakon toga proporcionalno umanjuju knjigovodstvenu vrijednost ostale imovine unutar jedinice (ili grupe jedinica).

Za umanjenje vrijednosti brodova Uprava priprema testove umanjenja vrijednosti temeljene na diskontiranim novčanim tijekovima za sve brodove unutar flote, najmanje prilikom sastavljanja financijskih izvještaja na kraju godine. Testiranje se temelji na procijenjenim nadoknadivim iznosima po jedinicama stvaranja novca, koji su definirani kao fer vrijednost umanjena za procijenjene troškove otuđenja ili vrijednost u uporabi ako je viša.

Osnovne pretpostavke za procjenu vrijednosti brodova odnose se na očekivane dugoročne vozarine po brodarskim ugovorima na vrijeme (eng. time charter) i brodarskim ugovorima na putovanja (eng. voyage charter) kao i ponderiranoj prosječnoj cijeni kapitala (eng. Weighted Average Cost of Capital - WACC).

Gubitak od umanjenja vrijednosti koji se odnosi na goodwill se ne ukida.

Gubitak od umanjenja vrijednosti koji se odnosi na ostalu imovinu ukida se ukoliko postoje naznake da su gubici od umanjenja vrijednosti (procijenjeni na svaki datum izvještaja) priznati u prethodnom razdoblju smanjeni ili više ne postoje. Gubitak od umanjenja vrijednosti ukida se ako je došlo do promjene u procjenama korištenim pri utvrđivanju nadoknadive vrijednosti.

2. PREGLED TEMELJNIH RAČUNOVODSTVENIH POLITIKA (NASTAVAK)

i) Umanjenje vrijednosti dugotrajne nematerijalne i materijalne imovine (nastavak)

Gubitak od umanjenja ukida se samo do visine knjigovodstvene vrijednosti imovine bez amortizacije koja bi bila utvrđena da nije iskazan gubitak od umanjenja.

j) Novac i novčani ekvivalenti

Novac i novčani ekvivalenti, za potrebe izvještaja o financijskom položaju i izvještaja o novčanim tokovima, obuhvaćaju novac u blagajni i stanja na računima kod banaka, te visoko likvidna ulaganja koja se lako pretvaraju u poznate iznose novca s prvobitnim dospijećima od tri mjeseca ili manje i koja podliježu neznatnom riziku promjene vrijednosti.

k) Dionički kapital

Dionički kapital se sastoji od redovnih dionica. Direktni zavisni troškovi povezani sa izdavanjem redovnih dionica priznaju se kao smanjenje kapitala.

Iznos naknade plaćene za otkup dioničkog kapitala, uključujući direktne zavisne troškove, priznaje se kao umanjenje u kapitalu i pričuvama. Otkupljene dionice klasificiraju se kao vlastite dionice i predstavljaju odbitnu stavku od ukupnog kapitala i pričuva.

l) Dividende

Dividende se priznaju u izvještaju o promjenama vlasničke glavnice i prikazuju kao obveza u razdoblju u kojem su odobrene od dioničara Društva na Glavnoj skupštini.

m) Zaduženja na koja se obračunavaju kamate

Zaduženja na koja se obračunavaju kamate se početno mjere po fer vrijednosti primljenog novca, umanjeno za pripadajuće transakcijske troškove. U budućim razdobljima se iskazuju po amortiziranom trošku, primjenom metode efektivne kamatne stope. Sve razlike između primitaka (umanjeno za troškove transakcije) i otkupne vrijednosti priznaju se u računu dobiti i gubitka tijekom trajanja zaduženja primjenom efektivne kamatne stope.

n) Rezerviranja

Rezerviranje se priznaje samo u slučaju da TNG ima postojeću obvezu (pravnu ili izvedenu) kao rezultat prošlog događaja i ako postoji vjerojatnost da će biti potreban odljev sredstava koja čine gospodarske koristi kako bi se obveza podmirila, a moguće je napraviti pouzdanu procjenu iznosa obveze.

Iznosi rezerviranja se utvrđuju diskontiranjem očekivanih budućih novčanih tokova korištenjem diskontne stope prije poreza koja odražava tekuću tržišnu procjenu vremenske vrijednosti novca i, gdje je primjenjivo, rizika specifičnih za obvezu.

2. PREGLED TEMELJNIH RAČUNOVODSTVENIH POLITIKA (NASTAVAK)

o) Obveze prema dobavljačima i ostale obveze

Obveze prema dobavljačima se početno mjere po fer vrijednosti, a naknadno po amortiziranom trošku.

p) Primanja zaposlenih

Obveze za doprinose u obvezni mirovinski fond se uključuju kao trošak u račun dobiti i gubitka u razdoblju u kojem se nastali.

Obveze za bonuse zaposlenika priznaju se kao rezerviranja troškova na temelju formalnog plana TNG-a, kada se na temelju ranijih iskustava uprave, odnosno ključnih zaposlenika, može realno očekivati da će bonusi biti isplaćeni te kada se iznos bonusa može procijeniti prije objave financijskih izvještaja. Za obveze za bonuse se očekuje da će biti podmirene kroz 12 mjeseci od datuma izvještaja, a priznaju se u iznosu za koji se očekuje da će biti isplaćen.

Obveze za kratkoročne primitke zaposlenicima se ne diskontiraju i priznaju se kao trošak kada se usluga pruži.

Rezervacija se priznaje u iznosu za koji se očekuje da će biti plaćen kao kratkoročni novčani bonus ili plan podjele profita ukoliko TNG ima sadašnju zakonsku ili izvedenu obvezu plaćanja tog iznosa kao rezultat izvršene usluge u prošlosti od strane zaposlenika i ukoliko se obveza može pouzdano izmjeriti.

q) Najmovi

Ova se politika primjenjuje na ugovore sklopljene (ili promijenjene) na dan ili poslije 1. siječnja 2019.

Pri početku ugovora TNG procjenjuje sadrži li ili jest najam. Ugovor sadrži ili jest najam ako prenosi pravo kontrole nad uporabom određene imovine u nekom razdoblju u zamjenu za naknadu. U procjeni prenosi li ugovor pravo kontrole nad uporabom određene imovine TNG koristi definiciju najma iz MSFI-a 16.

Pri početku ili preinaci ugovora koji sadrži najam, TNG u ugovoru alocira naknade za svaki dio najma na osnovi njegove relativne samostalne cijene.

(I) Početno priznavanje

Kada je TNG najmoprimac u najmu, u pravilu se imovina s pravom uporabe i odgovarajuća obveza (obveza po najmu) priznaju u izvještaju o financijskom stanju na dan kada je predmetna imovina stavljena na raspolaganje TNG-u.

(II) Početno mjerenje imovine s pravom uporabe

Najmoprimac je dužan na početku najma imovinu sa pravom uporabe mjeriti po trošku. Trošak imovine s pravom uporabe obuhvaća sljedeće:

- Iznos početnog mjerenja obveze po najmu,
- Sva plaćanja najma izvršena na datum početka najma ili prije tog datuma, umanjena za primljene poticaje za najam,
- Sve početne izravne troškove koji nastaju za najmoprimca, i

2. PREGLED TEMELJNIH RAČUNOVODSTVENIH POLITIKA (NASTAVAK)

q) Najmovi (nastavak)

- Procjenu troškova koje će snositi najmoprimac pri rastavljanju i uklanjanju odnosne imovine, obnovi mjesta na kojima se imovina nalazi ili vraćanju odnosne imovine u stanje koje se zahtijeva na temelju uvjeta najma. Najmoprimcu obveza za te troškove nastaje na datum početka najma ili kao posljedica uporabe odnosne imovine tijekom određenog razdoblja.

(III) Početno mjerenje obveze po najmu

Na datum početka najma najmoprimac je obvezu po najmu dužan mjeriti po sadašnjoj vrijednosti plaćanja najma koja nisu plaćena do tog datuma. Plaćanja najma diskontiraju se primjenom kamatne stope koja proizlazi iz najma ako je tu stopu moguće izravno utvrditi. Ako se ta stopa ne može izravno utvrditi, najmoprimac je dužan primijeniti graničnu kamatnu stopu zaduživanja najmoprimca.

Na početku najma, plaćanja najma uključena u mjerenje obveze po najmu uključuju sljedeća plaćanja za pravo uporabe odnose imovine tijekom razdoblja najma koja nisu plaćena do datuma početka najma:

- Fiksna plaćanja umanjena za primljene poticaje za najam,
- Varijabilna plaćanja najma koja ovise o indeksu ili stopi, početno mjerena primjenom indeksa ili stope koji vrijede na datum početka najma,
- Iznosi za koje se očekuje da će ih najmoprimac plaćati na temelju jamstava za ostatak vrijednosti,
- Cijena izvršenja mogućnosti kupnje ako je izvjesno da će najmoprimac iskoristiti tu mogućnost,
- Plaćanja kazni za raskid najma ako razdoblje najma odražava da će najmoprimac iskoristiti mogućnost raskida najma.

(IV) Naknadno mjerenje imovine s pravom uporabe

Najmoprimac imovinu s pravom uporabe naknadno priznaje u skladu sa MRS 16 - Nekretnine, postrojenja i oprema primjenom modela troška. Pri amortizaciji imovine s pravom uporabe najmoprimac je dužan primjenjivati amortizacijske zahtjeve iz MRS 16 – Nekretnine, postrojenja i oprema.

(V) Naknadno mjerenje obveze po najmu

Nakon datuma početka najma najmoprimac je obvezu dužan mjeriti:

- (a) Povećanjem knjigovodstvene vrijednosti kako bi odražavala kamate na obveze po najmu,
- (b) Smanjenjem knjigovodstvene vrijednosti kako bi odražavala izvršena plaćanja najma, i
- (c) Ponovnim mjerenjem knjigovodstvene vrijednosti kako bi odražavala ponovnu ocjenu ili izmjene najma, ili kako bi odražavala revidirana plaćanja najma koja su u biti fiksna.

(VI) Izmjene najma

Izmjene najma mogu biti:

- (a) Izmjene (modifikacije) ugovora koje se smatraju zasebnim najmom, i
- (b) Izmjene (modifikacije) ugovora koje se ne smatraju zasebnim najmom

Izmjene ugovora koje se smatraju zasebnim najmom javljaju se u dvije situacije:

- (a) Ako se izmjenom (modifikacijom) povećava opseg najma tako da se dodaje pravo uporabe dodatne imovine,

2. PREGLED TEMELJNIH RAČUNOVODSTVENIH POLITIKA (NASTAVAK)

q) Najmovi (nastavak)

(b) Ako se naknada za najam povećava za iznos koji je razmjeran samostalnoj cijeni povećanja opsega i svim odgovarajućim usklađivanjima te samostalne cijene kako bi se odražavala okolnost dotičnog ugovora.

U situacijama izmjena (modifikacija) ugovora o najmu koje se smatraju zasebnim najmom, neophodno je ponovno pristupiti početnom priznavanju u skladu sa (I) Početno priznavanje, (II) Početno mjerenje imovine s pravom uporabi (III) Početno mjerenje obveze po najmu. Ponovno priznavanje je neophodno provesti s danom stupanja na snagu ovih izmjena (modifikacija).

Izmjene (modifikacije) koje se ne smatraju zasebnim najmom, odnose se na:

- (a) Ako se izmjenom (modifikacijom) smanjuje opseg najma,
- (b) Sve ostale izmjene (modifikacije) ugovora o najmu.

U situacijama smanjenja opsega najma neophodno je umanjiti imovinu sa pravom uporabe i obveze sa naslova najmova primjenom nove diskontne stope. Razlika između početnih iznosa i novog priznavanja priznaje se kao razlika kroz račun dobiti i gubitka. Ostale izmjene (modifikacije) ugovora o najmu dovode do revidiranja obveze sa naslova najmova primjenom nove revidirane diskontne stope, te prilagodbe u identičnom iznosu na poziciji imovine sa pravom uporabe. Sa naslova ove izmjene ne postoji direktni utjecaj na račun dobiti i gubitka.

(VII) TNG ne primjenjuje ovaj standard na:

- (a) Kratkoročne najmove, i
- (b) Najmove s odnosnom imovinom niske vrijednosti.

Kad je riječ o kratkoročnim najmovima (razdoblje najma od 12 mjeseci ili manje) te najmovima imovine male vrijednosti, TNG je odlučio pravocrtno iskazati rashode za najam, kako je to dopušteno MSFI-jem 16. Navedeni se trošak iskazuje pod pozicijom „Opći i administrativni troškovi“ u računu dobiti i gubitka.

Za najmove u kojima je TNG najmodavac, vrši se razlika između financijskog najma i operativnog najma u skladu s MSFI 16. Najmovi se klasificiraju kao financijski najmovi ako se njima prenose gotovo svi rizici i koristi povezani s vlasništvom nad odnosnom imovinom na najmoprimca tijekom trajanja najma. Svi drugi najmovi svrstani su u operativne najmove.

r) Oporezivanje

TNG obračunava obvezu za porez na dobit u skladu s hrvatskim zakonom.

Porez na dobit za godinu sastoji se od tekućeg poreza i odgođenog poreza. Porez na dobit iskazuje se u računu dobiti i gubitka do iznosa poreza na dobit koji se odnosi na stavke unutar glavnice kada se trošak poreza na dobit priznaje unutar glavnice.

2. PREGLED TEMELJNIH RAČUNOVODSTVENIH POLITIKA (NASTAVAK)

r) Oporezivanje (nastavak)

Tekući porez predstavlja očekivanu poreznu obvezu obračunatu na oporezivi iznos dobiti za godinu, koristeći poreznu stopu važeću na dan izvještaja i sva usklađenja porezne obveze iz prethodnih razdoblja. Iznos odgođenog poreza izračunava se metodom bilančne obveze, pri čemu se uzimaju u obzir privremene razlike između knjigovodstvene vrijednosti imovine i obveza za potrebe financijskog izvještavanja i iznosa koji se koriste za potrebe izračuna poreza. Iznos odgođenog poreza temelji se na očekivanoj realizaciji ili namirenju knjigovodstvene vrijednosti imovine i obveza, korištenjem poreznih stopa koje se primjenjuju ili uglavnom primjenjuju na datum izvještaja.

Odgođena porezna imovina priznaje se u visini u kojoj je vjerojatno da će se ostvariti buduća oporeziva dobit dostatna za korištenje imovine. Odgođena porezna imovina umanjuje se za iznos za koji više nije vjerojatno da će se moći iskoristiti kao porezna olakšica.

TNG je u sustavu oporezivanja po tonaži za razdoblje od deset godina od 1. siječnja 2014. godine. Društva koja ispunjavaju uvjete propisane Pomorskim zakonikom, koje su odabrale opciju oporezivanja po tonaži dužne su ostati u sustavu deset godina. Uvjet se sastoji u tome da je riječ o brodarskom društvu – obvezniku poreza na dobit u Hrvatskoj po osnovi svake dobiti koja mu pripada. Također je uvjet upravljanje brodovima koji udovoljavaju svim propisanim zahtjevima, a najvažnije je da se ono mora baviti strateškim i trgovačkim upravljanjem brodova u Hrvatskoj.

s) Prihodi od brodova

Sukladno MSFI 15 subjekt priznaje prihod kada (ili u mjeri u kojoj) subjekt ispuni obvezu izvršenja tako što kupcu usluge prenese obećanu robu ili uslugu (tj. imovinu). Imovina je prenesena kada (ili u mjeri u kojoj) kupac stekne kontrolu nad tom imovinom. Kontrola nad imovinom se odnosi na mogućnost upravljanja upotrebom imovine i ostvarivanje gotovo svih preostalih koristi od nje. U kontrolu je uključena mogućnost sprječavanja drugih subjekata da upravljaju upotrebom imovine i ostvaruju koristi od nje. Kontrola se može prenijeti tijekom vremena ili u određenom trenutku.

Prihodi od vozarina ostvaruju se iz poslova prema brodarskim ugovorima na vrijeme (eng. time charter) i brodarskim ugovorima na putovanja (eng. voyage charter).

Posao na temelju brodarskog ugovora na vrijeme sastoji se u tome što se brod stavlja naručitelju prijevoza na raspolaganje na određeno vrijeme i naručitelj ga koristi u zamjenu za plaćanje određene dnevne vozarine. Obveza izvršenja u ugovoru na vrijeme zadovoljena je tijekom trajanja ugovora, počevši od trenutka kada je brod predan naručitelju do njegove ponovne reisperuke TNG-iju. Brodarski ugovori na vrijeme smatraju se operativnim najmom i stoga ne spadaju u područje primjene MSFI-ja 15 jer (i) brod je prepoznatljiva imovina (ii) TNG nema prava na zamjenu i (iii) unajmitelj ima pravo kontrolirati uporabu broda tijekom trajanja ugovora te stječe ekonomske koristi od takve uporabe.

2. PREGLED TEMELJNIH RAČUNOVODSTVENIH POLITIKA (NASTAVAK)

s) Prihodi od brodova (nastavak)

Kod poslova na temelju brodarskog ugovora na putovanje, brod se ugovara za jedno putovanje između dviju ili više luka. TNG prenosi kontrolu nad uslugom tijekom vremena i stoga tijekom vremena ispunjava obvezu izvršenja i priznaje prihod, budući da naručitelj istovremeno i prima i upotrebljava koristi koje proizlaze iz izvršenja TNG-ija dok TNG obavlja izvršenje. Obveza izvršavanja u brodarskom ugovoru na putovanje počinje se zadovoljavati kada brod započne ukrcavati teret. TNG je utvrdio da se njegovi ugovori na putovanje sastoje od jedinstvene obveze izvršenja prijevoza tereta u određenom roku. Stoga se obveza izvršenja ispunjava ravnomjerno kako putovanje napreduje i, kao rezultat, prihod se priznaje pravocrtno tijekom dana putovanja od početka ukrcaja tereta do završetka iskrcaja tereta.

TNG koristi izlaznu (output) metodu mjerenja napretka prema potpunom ispunjenju obveza izvršenja koja se zasniva na proteklom vremenu. Izlaznim metodama se prihodi priznaju na osnovu izravnog mjerenja vrijednosti koju roba ili usluge prenesene do određenog datuma imaju za kupca, u odnosu na preostalu robu ili usluge obećane ugovorom.

TNG koristi praktično rješenje iz MSFI 15.B16 budući ima pravo na naknadu od naručitelja prijevoza u iznosu koji izravno odgovara vrijednosti - priznaje prihod u iznosu koji ima pravo fakturirati.

Troškovi provizija za stjecanje ugovora amortiziraju se tijekom razdoblja trajanja ugovora, osim ako je amortizacijsko razdoblje godina dana ili kraće, u kom slučaju se priznaju kao rashod kad nastanu.

Troškovi nastali od iskrcajne luke prethodnog ugovora na putovanje do ukrcajne luke sljedećeg ugovora na putovanje (tzv. ballast leg), te troškovi putovanja koji su nastali ispunjavanjem ugovora na putovanje, kapitaliziraju se kao troškovi ispunjenja ugovora te se otpisuju (amortiziraju) tijekom razdoblja trajanja ugovora, počevši od datuma ukrcaja tereta zaključno sa danom iskrcaja tereta, na sustavnoj osnovi koja je u skladu s prijenosom usluge na koji se ti troškovi odnose, osim ako je amortizacijsko razdoblje godina dana ili kraće, u kom slučaju se priznaju kao rashod kad nastanu. Troškovi se odgađaju samo ako se (i) odnose izravno na zaključeni ili očekivani ugovor na putovanje, (ii) stvaraju ili povećavaju resurse koji će se koristiti za ispunjavanje obveza iz ugovora i (iii) očekuje se povrat troškova.

Ugovori na putovanje sadrže uvjete u smislu vremena stavljenog na raspolaganje za ukrcaj i iskrcaj. Prekostoynice predstavljaju oblik promjenjive naknade (što povećava ili smanjuje naknadu koja je obećana ugovorom). Istu je potrebno procijeniti na početku ugovora upotrebom metode očekivane vrijednosti ili najvjerojatnijeg iznosa, te ažurirati svoju procijenu promjenjive naknade tijekom ugovornog razdoblja.

t) Ostali prihodi broda

Ostali prihodi prvenstveno se sastoje od prihoda ostvarenih od naručitelja prijevoza po osnovi drugih usluga te od sudjelovanja u dobiti po osnovi polica osiguranja. Ostali prihodi evidentiraju se kako nastaju.

2. PREGLED TEMELJNIH RAČUNOVODSTVENIH POLITIKA (NASTAVAK)

u) Provizije i troškovi povezani s putovanjem

Provizije nastaju dvojako: kao provizije naručitelju prijevoza i posredničke provizije.

Provizija naručitelju prijevoza je provizija koju vlasnik broda plaća naručitelju prijevoza, neovisno o vrsti brodarskog ugovora, u određenom postotku vozarine. Riječ je o proviziji kao naknadi za troškove naručitelja stavljanjem broda na raspolaganje trećim posrednicima ili troškova samog brodarskog odjela naručitelja.

Posrednička provizija plaća se kod brodarskih ugovora na vrijeme uz vozarinu. Zavisno od točnih formulacija brodarskog ugovora, pravo posrednika na proviziju nastaje samo kad naručitelji doznače vozarinu ili se ona ostvaruje nekim drugim instrumentima. Provizija koja se plaća prema brodarskom ugovoru na putovanja plaća se na vozarinu, ali i na mrtvu vozarinu i naknadu za prekostojnicu.

Troškove povezane s putovanjem u pravilu plaća vlasnik broda prema brodarskim ugovorima na putovanja, dok ih kod brodarskih ugovora na vrijeme plaća naručitelj. Troškovi povezani s putovanjem su svi troškovi koji se odnose na određeno putovanje. TNG razlikuje veće i manje troškove putovanja.

Većina troškova povezanih s putovanjem odnosi se na korištenje flote na spot tržištu i na dugoročne brodarske ugovore o više putovanja (eng. COA, contracts of affreightment). Veći troškovi su pogonsko gorivo, lučke pristojbe, troškovi ukrcaja i iskrcanja tereta, kanalarine, agencijske pristojbe, troškovi osiguranja od ratnih rizika i drugi troškovi tereta koje u pravilu plaća klijent.

Manji troškovi su troškovi izmjera gaza, pripreme skladišta (tankova), poštarine i drugi razni manji troškovi koji se javljaju tijekom putovanja i u pravilu ih plaća TNG. Svi troškovi povezani s putovanjem evidentiraju se po načelu nastanka.

v) Operativni troškovi brodova

TNG je odgovoran za poslovne troškove brodova, a to su troškovi posade, popravaka, održavanja, maziva, osiguranja, rezervnih dijelova, brodskih zaliha, upisa broda u upisnik brodova i komunikacije, razni sitni troškovi i naknade za upravljanje (tehničko upravljanje, upravljanje posadom i aranžiranje osiguranja).

w) Amortizacija brodova

Knjigovodstvena vrijednost svakog broda predstavlja izvorni trošak u trenutku isporuke ili stjecanja (osim za plovila koja se stječu u poslovnim spajanjima koji se mjere po fer vrijednosti na datum stjecanja) umanjena za amortizaciju i ispravak vrijednosti. Brodovi se amortiziraju do ostatka vrijednosti linearnom metodom, tijekom procijenjenog korisnog vijeka, počevši na dan izvorne isporuke, odnosno preuzimanja. Procijenjeni korisni vijek trajanja brodova TNG-a je 25 godina od datuma preuzimanja broda od brodogradilišta, što je u skladu s industrijskom praksom za slične brodove. Procijenjeni korisni vijek trajanja broda uzima u obzir dizajn, komercijalne karakteristike i čimbenike te regulatorna ograničenja.

Procijenjeni ostatak vrijednosti broda ne mora predstavljati tržišnu vrijednost u određenom vremenskom trenutku zbog volatilnih i cikličkih tendencija „scrap“ cijena.

2. PREGLED TEMELJNIH RAČUNOVODSTVENIH POLITIKA (NASTAVAK)

w) Amortizacija brodova (nastavak)

Produženje procijenjenog vijeka trajanja broda ili povećanje ostatka vrijednosti će imati za učinak smanjenje godišnjeg troška amortizacije i produženje budućih razdoblja obračuna amortizacije. Skraćenje životnog vijeka broda ili smanjenje ostatka vrijednosti će imati za učinak povećanje godišnjeg troška amortizacije.

x) Dokovanje, specijalni pregled i međupregledi brodova

TNG periodički u suhom doku obavlja preglede, popravke i određene modifikacije brodova. U vrijednost troška dokovanja uključuju se izravni troškovi, koji su nastali u sklopu dokovanja radi ispunjavanja regulatornih zahtjeva, troškovi koji mogu produžiti ekonomski život broda, povećati sposobnost generiranja prihoda ili poboljšati učinkovitost broda. Izravni troškovi uključuju troškove brodogradilišta, pripreme i bojanja trupa, pregleda trupa i mehaničkih komponenti, čelične konstrukcije, strojarske i elektro radove. Rashodi za uobičajenog održavanja i popravaka, nastali u sklopu dokovanja ili ne, priznaju se kao rashod u trenutku nastanka.

y) Umanjenje vrijednosti brodova i troškova dokovanja

TNG procjenjuje potrebu ispravka vrijednosti brodova uključujući i vrijednost dokovanja kada događaji ili tržišne okolnosti ukazuju da knjigovodstvena vrijednost imovine, ili povezanih parametara odnosno brodarskih ugovora na vrijeme, ukoliko su sklopljeni, možda nije nadoknativa.

U slučaju potrebe ispravka vrijednosti, nadoknativi iznos broda se procjenjuje kao vrijednost u upotrebi utvrđenoj na temelju diskontiranog budućeg tijeka novca ili fer vrijednosti broda, umanjenoj za troškove prodaje (uglavnom na temelju tržišne cijene), ovisno o tome koji je iznos viši.

Ukoliko je procjenom utvrđeno da je nadoknativi iznos niži od knjigovodstvenog, knjigovodstveni iznos toga sredstva se ispravlja do procijenjenog nadoknadivog iznosa.

Gubitak od umanjenja vrijednosti uračunava se u dobit ili gubitak kad god knjigovodstvena vrijednost broda premašuje njegov nadoknativi iznos. Gubitak od umanjenja vrijednosti ukida se kad postoje naznake da su gubitci od umanjenja vrijednosti iskazani u prethodnom razdoblju smanjeni ili više ne postoje. Gubitak od umanjenja vrijednosti poništava se do iznosa knjigovodstvene vrijednosti imovine koja bi bila utvrđena, nakon umanjenja za amortizaciju, da gubitak od umanjenja vrijednosti nije bio priznat. Svako poništenje umanjenja odmah se evidentira kao prihod.

z) Opći i administrativni troškovi

Opći i administrativni troškovi, koji se sastoje od troškova administrativnog osoblja, uredskih troškova, troškova revizije, naknada za pravne i druge profesionalne usluge, putnih i drugih troškova povezanih s upravljanjem i administracijom, iskazuju se kao rashod čim nastanu.

2. PREGLED TEMELJNIH RAČUNOVODSTVENIH POLITIKA (NASTAVAK)

aa) Neto financijski prihodi / (rashodi)

Neto financijski (rashodi) / prihodi obuhvaćaju obračunatu kamatu na kredite i zajmove, prihode od kamata na investirana sredstva, prihode od dividendi, dobitke i gubitke od tečajnih razlika, dobitke i gubitke uslijed promjene fer vrijednosti financijske imovine iskazane po fer vrijednosti u računu dobiti i gubitka.

Prihod od kamate se priznaje u računu dobiti i gubitka primjenom metode obračunatih prihoda, uzimajući u obzir efektivni prinos na imovinu. Prihod od dividendi priznaje se u računu dobiti i gubitka na datum kada je ustanovljeno pravo TNG-a na isplatu dividende.

bb) Troškovi posudbe

Troškovi posudbe koji se mogu izravno pripisati stjecanju, izgradnji ili izradi kvalificiranog sredstva, a to je sredstvo koje nužno zahtijeva značajno vrijeme da bi bilo spremno za svoju namjeravanu uporabu ili prodaju, dodaju se trošku navedenog sredstva sve dok sredstvo većim dijelom nije spremno za svoju namjeravanu uporabu ili prodaju. Prihodi od ulaganja zarađeni privremenim ulaganjem namjenskih kreditnih sredstava tijekom njihovog trošenja za kvalificirano sredstvo oduzimaju se od troškova posudbe koji se mogu kapitalizirati. Svi drugi troškovi posudbe priznaju se u neto dobit ili gubitak razdoblja u kojem su nastali.

cc) Značajne računovodstvene procjene i prosudbe

U procesu primjene računovodstvenih politika TNG-a, Uprava je napravila sljedeće prosudbe, odvojeno od onih koje uključuju procjene, a koje imaju najznačajniji utjecaj na iznose prikazane u financijskim izvještajima:

Priznavanje prihoda

Sukladno MSFI 15, TNG koristi izlaznu metodu mjerenja napretka prema potpunom ispunjenju obveza izvršenja. Izlaznim metodama se prihodi priznaju na osnovu izravnog mjerenja vrijednosti koju roba ili usluge prenesene do određenog datuma imaju za kupca, u odnosu na preostalu robu ili usluge obećane ugovorom.

Društvo koristi praktično rješenje iz MSFI 15.B16 budući ima pravo na naknadu od klijenta u iznosu koji izravno odgovara vrijednosti -priznaje prihod u iznosu koji ima pravo fakturirati.

Kada se ispuni (ili u mjeri u kojoj) obveza izvršenja, TNG priznaje kao prihod iznos cijene transakcije (isključujući procjene promjenjive naknade koje su ograničene) koji je raspodijeljen na tu obvezu izvršenja. Cijena transakcije je iznos naknade na koju subjekt očekuje da će ostvariti pravo u zamjenu za prijenos obećane robe ili usluga na kupca, isključujući iznose naplaćene u ime trećih strana. Naknada koja je obećana u ugovoru s kupcem može uključivati fiksne iznose, promjenjive iznose ili oboje.

2. PREGLED TEMELJNIH RAČUNOVODSTVENIH POLITIKA (NASTAVAK)

cc) Značajne računovodstvene procjene i prosudbe (nastavak)

Porez na dobit

Kalkulacija poreza na dobit je rađena na osnovi trenutno važećih pravila i zakona. TNG je u sustavu oporezivanja po tonaži za razdoblje od deset godina od 1. siječnja 2014. godine. Društva koja ispunjavaju uvjete propisane Pomorskim zakonikom, koja su odabrala opciju oporezivanja po tonaži dužna su ostati u sustavu deset godina. Uvjet se sastoji u tome da je riječ o brodarskom društvu – obvezniku poreza na dobit u Hrvatskoj po osnovi svake dobiti koja mu pripada. Također je uvjet upravljanje brodovima koji udovoljavaju svim propisanim zahtjevima, a najvažnije je da se ono mora baviti strateškim i trgovačkim upravljanjem brodova u Hrvatskoj.

Umanjenje vrijednosti financijske imovine

Na svaki izvještajni datum TNG procjenjuje da li se značajno povećao kreditni rizik za financijski instrumenti od početnog priznavanja. Kada vrši procjenu, TNG koristi promjene rizika od neplaćanja nastale tijekom očekivanog vijeka trajanja financijskog instrumenta umjesto promjene iznosa očekivanih kreditnih gubitaka. Kako bi izvršio procjenu uspoređuje rizik od neplaćanja nastao za financijski instrument na izvještajni datum sa rizikom neplaćanja nastalim za financijski instrument na datum početnog priznavanja te uzima u obzir razumne i prihvatljive podatke.

Rezerviranja za potencijalne obveze

TNG priznaje rezerviranja kao rezultat sudskih sporova pokrenutih protiv TNG-a za koje je izvjesno da će dovesti do odljeva sredstava kako bi se namirila potraživanja od TNG-a i ako se iznosi mogu pouzdano procijeniti. Prilikom procjene rezerviranja, TNG uzima u obzir profesionalni pravni savjet.

Amortizacija brodova

Ostatak vrijednosti procjenjuje se kao „lightweight“ tonaža svakog broda pomnožena očekivanom „scrap“ vrijednosti po toni koja je procijenjena na 410 američkih dolara po toni, što predstavlja prosječnu petogodišnju tržišnu cijenu otpadnog čelika za Indijski potkontinent za 2014. godinu, utvrđenu temeljem podataka objavljenih na mrežnoj stranici Clarksons Shipping Intelligence Network (<http://www.clarksons.net/sin2010>) koju održava Clarkson Research Services Limited, London, Engleska, kao aritmetička sredina cijena otpadnog čelika izraženih kao \$/ldt danih za petogodišnji vremenski niz za godine koje prethode 2014. godini i to:

za tip podatka 78038 - Indian Sub Continent Handysize Bulker Demolition Prices i

za tip podatka 42653 - Indian Sub Continent Demolition Prices: Other Tankers.

Izračunata aritmetička sredina po pojedinom tipu podatka, ovisno o tome koja je vrijednost niža, koristi se kao prosječna petogodišnja tržišna cijena otpadnog čelika za Indijski potkontinent pri izračunu ostatka vrijednosti broda. Ukoliko se prosječna petogodišnja tržišna cijena otpadnog čelika za Indijski potkontinent, promijeni za 20% na više ili niže u odnosu na cijenu primijenjenu u prethodnoj godini, utvrđuje se da je došlo do promjene procjene u svezi s ostatkom vrijednosti.

2. PREGLED TEMELJNIH RAČUNOVODSTVENIH POLITIKA (NASTAVAK)

cc) Značajne računovodstvene procjene i prosudbe (nastavak)

Umanjenje vrijednosti brodova i troškova dokovanja

Fer vrijednost, umanjena za troškove prodaje se procjenjuje korištenjem neovisnih brokera, a vrijednost u uporabi se izračunava kao neto sadašnja vrijednost budućih novčanih tokova broda tijekom korisnog vijeka trajanja. Pri utvrđivanju vrijednosti u upotrebi, određene pretpostavke (koje uključuju očekivane dnevne vozarine, operativne troškove broda, diskontnu kamatnu stopu i prosječnu cijenu čelika kao sekundarne sirovine) koje se odnose na procjene budućih novčanih tokova su predvidljive po svojoj prirodi, uključujući i procjene prihoda u okviru postojećih ugovora. Određene pretpostavke, koje se odnose na procjene budućih novčanih tokova broda izvjesno su manje predvidljive, kao što su očekivane dnevne vozarine izvan razdoblja postojećih ugovora i ostatak vrijednosti broda, zbog dugoročne volatilnosti faktora kao što su vozarine na „spot“ i „time charter“ tržištu te očekivani ostatak vrijednosti broda.

dd) Poslovni segmenti

Temeljem zahtjeva MSFI-ja 8: Poslovni segmenti, TNG svoje poslovanje prati samo u jednom segmentu, a sukladno specifičnostima same djelatnosti. Priznavanje i mjerenje prihoda od brodova objavljeno je u bilješci 2.r, dok su sami prihodi od brodova objavljeni u bilješci 3, a ostali podaci o navedenom segmentu u bilješkama 2.e i bilješci 14.

Bilješke uz financijske izvještaje
 Za godinu koja je završila 31. prosinca 2019. godine
 (svi iznosi izraženi su u tisućama USD i tisućama HRK)

3. PRIHODI

PRIHODI BRODOVA	USD	HRK	USD	HRK
	2019.	2019.	2018.	2018.
Prihodi od vozarina:	40.508	267.944	46.424	291.465
- <i>Voyage charter</i>	12.232	80.519	26.828	168.436
- <i>Time charter</i>	23.287	154.417	15.421	96.817
- <i>Dangube</i>	4.989	33.008	3.493	21.930
- <i>Dangube iz prethodnih godina</i>	-	-	682	4.282
Prihodi od prodaje goriva unajmiteljima	-	-	975	6.121
Ukupno	40.508	267.944	47.399	297.586

OSTALI PRIHODI	USD	HRK	USD	HRK
	2019.	2019.	2018.	2018.
Ostali prihodi vezani za brod	105	688	385	2.421
Ostali prihodi uprave	12	77	4	22
Ukupno	117	765	389	2.443

Obveza izvršenja u ugovoru na temelju voyage charter-a zadovoljena je tijekom trajanja putovanja odnosno po iskrcaju. Tankersko tržište nažalost ne prepoznaje oblik tipiziranog ugovora u internacionalnoj primjeni koji definira izvršenje obveze iz stavke "demurrage" u definiranom vremenskom okviru. Slijedom navedenog danguba dobiva tretman obveze sa nedefiniranim rokom dospjeća. Pošto se prilikom ugovaranja putovanja na spotu strogo vodi računa o izboru counterparty-a i provodi background check postoji vrlo visoki stupanj izvjesnosti da će doći do podmirjenja potraživanja ali istovremeno ovakve obveze unajmitelja imaju duži vremenski horizont podmirivanja.

Bilješke uz financijske izvještaje
Za godinu koja je završila 31. prosinca 2019. godine
(svi iznosi izraženi su u tisućama USD i tisućama HRK)

3. PRIHODI (NASTAVAK)

U sljedećim tablicama ukratko su navedeni uvjeti brodarskih ugovora na vrijeme (eng. time charter) tijekom razdoblja koja su završila 31. prosinca 2019. i 31. prosinca 2018. godine:

2019. godina

R.B.	NAZIV BRODA	GODINA GRADNJE	TIP	DATUM ISPORUKE UNAJMITELJU	ISTEK UGOVORA	CIJENA (\$/DAN)
1.	Dalmacija	2015.	MR PRODUKT TANKER	17.03.2019	17.03.2020	16.000
2	Pag	2015.	MR PRODUKT TANKER	24.05.2019	05.02.2020	17.150
3.	Velebit	2011.	MR PRODUKT TANKER	12.03.2019	12.03.2020	14.500
4.	Vukovar	2015.	MR PRODUKT TANKER	14.05.2019	14.05.2020	17.000
5.	Zoilo	2015.	MR PRODUKT TANKER	03.12.2018	31.05.2020	13.500*

*Minimalan osiguran iznos dnevne vozarine s dodatnom mogućnošću podjele dobiti iznad navedenog iznosa u omjeru 50:50

2018. godina

R.B.	NAZIV BRODA	GODINA GRADNJE	TIP	DATUM ISPORUKE UNAJMITELJU	ISTEK UGOVORA	CIJENA (\$/DAN)
1.	Vinjerac	2011.	MR PRODUKT TANKER	11.04.2018	08.04.2019	14.500
2.	Zoilo	2015.	MR PRODUKT TANKER	03.12.2018	03.06.2019	12.250*

*Minimalan osiguran iznos dnevne vozarine s dodatnom mogućnošću podjele dobiti iznad navedenog iznosa u omjeru 50:50

Ukupne buduće minimalne uplate po ovim neopozivim najmovima brodova, neto od provizije naručitelju prijevoza koja se odbija prilikom uplate, su kako slijedi:

	USD	HRK	USD	HRK
	31.12.2019.	31.12.2019.	31.12.2018.	31.12.2018.
Do 1 godine	7.150	47.547	3.266	21.128
Ukupno	7.150	47.547	3.266	21.128

Bilješke uz financijske izvještaje
 Za godinu koja je završila 31. prosinca 2019. godine
 (svi iznosi izraženi su u tisućama USD i tisućama HRK)

4. TROŠKOVI PUTOVANJA

	USD	HRK	USD	HRK
	2019.	2019.	2018.	2018.
Gorivo	4.062	26.852	9.788	61.452
Lučki troškovi	2.046	13.491	4.795	30.102
Provizije brokerima i agentima	1.065	7.048	1.214	7.622
Naknada za upravljanje komercijalnim poslovima – povezana društva	639	4.236	718	4.509
Ostali troškovi vezani uz putovanje	312	2.059	194	1.218
Ukupno	8.124	53.686	16.709	104.903

5. OPERATIVNI TROŠKOVI BRODA

	USD	HRK	USD	HRK
	2019.	2019.	2018.	2018.
/i/ Troškovi posade	8.758	58.121	9.049	56.815
/ii/ Troškovi potrošnih materijala	1.199	7.924	1.245	7.819
/iii/ Troškovi održavanja	1.849	12.251	1.677	10.531
Naknada za upravljanje ostalim poslovima – povezana društva	1.226	8.110	1.282	8.047
/iv/ Opći troškovi	1.427	9.416	1.281	8.043
Troškovi osiguranja	537	3.511	609	3.821
Ukupno	14.996	99.333	15.143	95.076

Prema Ugovoru o upravljanju, Tankerska plovidba d.d kao Upravitelj flote dužan je omogućiti tehničko i komercijalno upravljanje, popunjavanje posadom, poslove osiguranja, usluge računovodstva, prodaju i kupnju brodova, opskrbu brodova uključujući i opskrbu gorivom. Za pružanje usluga prema Ugovoru o upravljanju, Upravitelju flote plaća se naknada za usluge upravljanja brodom, koja je vezana uz publikaciju BDO LLP (ex. Moore Stephens), koja za svaku vrstu broda daje prosječni dnevni trošak i obračunava se u visini 67% od iznosa objavljenog u časopisu Shipping Opcost. Pomorci koji su posada na brodovima zaposleni su u skladu s ugovorima s Upraviteljem flote ili njegovim povezanim društvima koja pronalaze posadu za brodove. Naknada se obračunava mjesečno ili proporcionalno na dnevnoj osnovi za dio mjeseca, a troškovima posade u ostvarenom iznosu, Upravitelj flote tereti operativno poslovanje TNG-a.

Bilješke uz financijske izvještaje
 Za godinu koja je završila 31. prosinca 2019. godine
 (svi iznosi izraženi su u tisućama USD i tisućama HRK)

5. OPERATIVNI TROŠKOVI BRODA (NASTAVAK)

	USD	HRK	USD	HRK
	2019.	2019.	2018.	2018.
/i/ Troškovi posade				
Plaće posade	7.566	50.218	7.785	48.879
Putni troškovi posade	630	4.172	678	4.260
Troškovi prehrane posade	495	3.285	496	3.111
Ostali troškovi posade	67	446	90	565
Ukupno	8.758	58.121	9.049	56.815

	USD	HRK	USD	HRK
	2019.	2019.	2018.	2018.
/ii/ Troškovi potrošnih materijala				
Troškovi inventara, boje, kemikalije i plinova	792	5.234	835	5.244
Troškovi maziva i masti	407	2.690	410	2.575
Ukupno	1.199	7.924	1.245	7.819

	USD	HRK	USD	HRK
	2019.	2019.	2018.	2018.
/iii/ Troškovi održavanja				
Utrošeni rezervni dijelovi	1.182	7.829	1.178	7.396
Troškovi tekućeg održavanja	667	4.422	499	3.135
Ukupno	1.849	12.251	1.677	10.531

	USD	HRK	USD	HRK
	2019.	2019.	2018.	2018.
/iv/ Opći troškovi				
Poštanske i telekomunikacijske usluge	214	1.422	215	1.347
Ostali opći troškovi	641	4.208	471	2.961
Ostali opći troškovi – povezana društva	572	3.786	595	3.735
Ukupno	1.427	9.416	1.281	8.043

Bilješke uz financijske izvještaje
 Za godinu koja je završila 31. prosinca 2019. godine
 (svi iznosi izraženi su u tisućama USD i tisućama HRK)

6. AMORTIZACIJA

	USD	HRK	USD	HRK
	2019.	2019.	2018.	2018.
Amortizacija brodova (Bilješka 14)	7.913	52.499	8.181	51.367
Amortizacija ostale materijalne imovine (Bilješka 14)	1	7	2	10
Ukupno	7.914	52.506	8.183	51.377

U 2019. godini u troškove amortizacije brodova uključeni su troškovi amortizacije troškova dokovanja za brodove „Velebit“ i „Vinjerac“ u iznosu od 1,7 milijuna kuna odnosno 262 tisuće američkih dolara (2018. godine: 1,7 milijuna kuna odnosno 270 tisuća američkih dolara).

7. USKLAĐENJE VRIJEDNOSTI

	USD	HRK	USD	HRK
	2019.	2019.	2018.	2018.
Usklađenje vrijednosti brodova (Bilješka 14)	705	4.688	627	3.939
Ukupno	705	4.688	627	3.939

Društvo je utvrdilo da postoje razlozi za umanjeње imovine – broda „Dalmacija“ te je gubitak iz umanjeња vrijednosti priznat u računu dobiti i gubitka u iznosu od 4,7 milijuna kuna odnosno 705 tisuća američkih dolara (2018. godine: 3,9 milijuna kuna odnosno 627 tisuća američkih dolara).

Nadoknativi iznos broda je procjenjen kao vrijednost u upotrebi utvrđenoj na temelju diskontiranog budućeg tijeka novca (bilješke 2i, 2y i 2cc).

Bilješke uz financijske izvještaje
 Za godinu koja je završila 31. prosinca 2019. godine
 (svi iznosi izraženi su u tisućama USD i tisućama HRK)

8. OPĆI I ADMINISTRATIVNI TROŠKOVI

	USD	HRK	USD	HRK
	2019.	2019.	2018.	2018.
Troškovi garancija za bankovne kredite – povezana društva	296	1.950	337	2.115
Troškovi zaposlenika /i/	188	1.246	261	1.642
Usluge korporativnog servisa – povezana društva	72	477	72	453
Bankarske usluge	26	174	38	235
Usluge zakonske revizije	23	154	20	126
Troškovi najma	9	59	9	60
Troškovi najma – povezana društva	8	55	9	55
Troškovi vanjskih zaposlenika	-	-	-	-
Marketinške usluge	-	-	-	-
Premije osiguranja	-	-	2	15
Ostale vanjske usluge	27	177	37	226
Ostali troškovi	169	1.124	148	928
Ostali troškovi – povezana društva	1	4	-	-
Ukupno	819	5.420	933	5.855

/i/ Troškovi zaposlenika	USD	HRK	USD	HRK
	2019.	2019.	2018.	2018.
Neto plaće	91	607	125	789
Porezi i doprinosi	73	483	114	717
Naknada troškova zaposlenima	21	137	17	105
Usluge stručnog obrazovanja	3	19	5	31
Ukupno	188	1.246	261	1.642

Troškovi koji se nadoknađuju zaposlenima obuhvaćaju dnevnice, troškove noćenja i prijevoza po osnovi službenih putovanja, zatim troškove svakodnevnog prijevoza sa i na posao, naknadu troškova za korištenje osobnih vozila u poslovne svrhe i slično.

Bilješke uz financijske izvještaje
 Za godinu koja je završila 31. prosinca 2019. godine
 (svi iznosi izraženi su u tisućama USD i tisućama HRK)

9. FINANCIJSKI PRIHODI

	USD	HRK	USD	HRK
	<u>2019.</u>	<u>2019.</u>	<u>2018.</u>	<u>2018.</u>
Pozitivne tečajne razlike	-	-	5	36
Tečajne razlike s poduzetnicima unutar grupe	6	38	-	-
Prihodi od kamata	58	381	684	4.291
Ukupno	<u>64</u>	<u>419</u>	<u>689</u>	<u>4.327</u>

10. FINANCIJSKI RASHODI

	USD	HRK	USD	HRK
	<u>2019.</u>	<u>2019.</u>	<u>2018.</u>	<u>2018.</u>
Negativne tečajne razlike	16	88	-	-
Tečajne razlike s poduzetnicima unutar grupe	-	-	124	778
Rashodi od kamata	4.570	30.067	4.757	29.868
Ukupno	<u>4.586</u>	<u>30.155</u>	<u>4.881</u>	<u>30.646</u>

11. POREZ PO TONAŽI

Sustav oporezivanja po tonaži broda uveden je u hrvatske zakone i propise koji reguliraju brodarsku djelatnost izmjenama i dopunama Pomorskog zakonika koje su na snazi od 1. siječnja 2014. godine. Prema relevantnim odredbama Pomorskog zakonika, društva mogu birati između oporezivanja svojih brodarskih djelatnosti prema neto tonaži flote i oporezivanja ostvarene dobiti. Društva koja ispunjavaju uvjete propisane Zakonikom, koja su odabrala opciju oporezivanja po tonaži, dužna su ostati u sustavu deset godina. Uvjet se sastoji u tome da je riječ o brodarskom društvu – obvezniku poreza na dobit u Hrvatskoj po osnovi svake dobiti koja mu pripada. Također je uvjet upravljanje brodovima koji udovoljavaju svim propisanim zahtjevima, a najvažnije je da se ono mora baviti strateškim i trgovačkim upravljanjem brodova u Hrvatskoj.

TNG je u sustavu oporezivanja po tonaži za razdoblje od deset godina od 1. siječnja 2014. godine.

Bilješke uz financijske izvještaje
Za godinu koja je završila 31. prosinca 2019. godine
(svi iznosi izraženi su u tisućama USD i tisućama HRK)

11. POREZ PO TONAŽI (NASTAVAK)

TNG sudjeluje u obračunu poreza po tonaži sa sljedećim brodovima:

	Datum ulaska u sustav	Godišnji iznos predujma HRK
Velebit	1. siječnja 2014.	31.329
Vinjerac	1. siječnja 2014.	31.329
Vukovar	29. travnja 2015.	28.236
Zoilo	27. srpnja 2015.	28.236
Dalmacija	27. studenog 2015.	28.863
Pag	4. prosinca 2015.	29.058
Ukupno		177.051

Prema rješenju Ministarstva pomorstva, prijevoza i infrastrukture, porez po tonaži brodova TNG-a za 2019. godinu uračunava se u obveze Tankerske plovidbe d.d. kao vladajućeg društva.

OBRAČUNAVANJE POREZA PO TONAŽI	
Neto tonaža broda	Godišnji porez po tonaži broda za svakih 100 jedinca neto tonaže
0 - 1.000 neto tona	270 HRK
1.001 - 10.000 neto tona	230 HRK
10.001 – 25.000 neto tona	150 HRK
25.001 – 40.000 neto tona	95 HRK
Iznad 40.000 neto tona	55 HRK

Porezni obveznik plaća predujam poreza na osnovi porezne prijave za prethodno porezno razdoblje. Predujam se plaća mjesečno do kraja mjeseca za protekli mjesec u svoti koja se dobije kada se porezna obveza za prethodno porezno razdoblje podijeli s brojem mjeseci istoga razdoblja, ili u slučaju prvog poreznog razdoblja nakon ulaska u sustav poreza po tonaži na osnovi procjene porezne obveze na temelju podataka iz prijave u sustav poreza po tonaži. Porezni obveznik je dužan najkasnije četiri mjeseca nakon isteka kalendarske godine za koju se utvrđuje porez po tonaži nadležnoj ispostavi Porezne uprave podnijeti prijavu poreza po tonaži za proteklu kalendarsku godinu i najkasnije u tom roku platiti porez po tonaži.

12. POREZ NA DOBIT

Prema relevantnim odredbama Pomorskog zakonika, društva mogu birati između oporezivanja svojih brodarskih djelatnosti prema neto tonaži flote i oporezivanja ostvarene dobiti. Po poreznoj prijavi za 2019. godinu, TNG nije imao obvezu plaćanja poreza na dobit u Hrvatskoj budući da je u sustavu poreza po tonaži.

Bilješke uz financijske izvještaje
 Za godinu koja je završila 31. prosinca 2019. godine
 (svi iznosi izraženi su u tisućama USD i tisućama HRK)

13. ZARADA PO DIONICI

	USD	HRK	USD	HRK
	<u>31.12.2019.</u>	<u>31.12.2019.</u>	<u>31.12.2018.</u>	<u>31.12.2018.</u>
Neto dobit tekuće godine	3.545	23.340	1.001	6.284
Ponderirani prosječni broj dionica na kraju godine, osnovnih i razrijeđenih	8.720.145	8.720.145	8.720.145	8.720.145
Neto dobitak po dionici, osnovni i razrijeđeni (u dolarima i centima; u kunama i lipama)	0,41	2,68	0,11	0,72

Osnovna i razrijeđena zarada po dionici su jednake budući da Društvo nema razrjedivih potencijalnih običnih dionica.

14. NEKRETNINE, POSTROJENJA I OPREMA

Brodovi i oprema

	Brodovi i oprema		Imovina u pripremi		Total	
	USD	HRK	USD	HRK	USD	HRK
NABAVNA VRIJEDNOST						
Na dan 31. prosinca 2018.	210.021	1.358.668	-	-	210.021	1.358.668
Povećanje	-	-	1	4	1	4
Aktiviranje	1	4	-1	-4	-	-
Umanjenje vrijednosti	(842)	(5.601)	-	-	(842)	(5.601)
Tečajne razlike (Bilješka 2.d)	-	37.954	-	-	-	37.954
Na dan 31. prosinca 2019.	209.180	1.391.025	-	-	209.180	1.391.025
ISPRAVAK VRIJEDNOSTI						
Na dan 31. prosinca 2018.	27.374	177.090	-	-	27.374	177.090
Amortizacija	7.652	50.765	-	-	7.652	50.765
Umanjenje vrijednosti	(137)	(913)	-	-	(137)	(913)
Tečajne razlike (Bilješka 2.d)	-	5.060	-	-	-	5.060
Na dan 31. prosinca 2019.	34.889	232.002	-	-	34.889	232.002
SADAŠNJA VRIJEDNOST						
Na dan 31. prosinca 2018.	182.647	1.181.578	-	-	182.647	1.181.578
Na dan 31. prosinca 2019.	174.291	1.159.023	-	-	174.291	1.159.023

Bilješke uz financijske izvještaje
 Za godinu koja je završila 31. prosinca 2019. godine
 (svi iznosi izraženi su u tisućama USD i tisućama HRK)

14. NEKRETNINE, POSTROJENJA I OPREMA (nastavak)

Brodovi i oprema (nastavak)

Izdaci za dokovanje i BWT

	Brodovi i oprema		Imovina u pripremi		Total	
	USD	HRK	USD	HRK	USD	HRK
NABAVNA VRIJEDNOST						
Na dan 31. prosinca 2018.	1.313	8.487	-	-	1.313	8.487
Povećanje	-	-	416	2.767	416	2.767
Tečajne razlike	-	236	-	-	-	236
Na dan 31. prosinca 2019.	1.313	8.723	416	2.767	1.729	11.490
ISPRAVAK VRIJEDNOSTI						
Na dan 31. prosinca 2018.	583	3.763	-	-	583	3.763
Amortizacija	262	1.741	-	-	262	1.741
Tečajne razlike	-	109	-	-	-	109
Na dan 31. prosinca 2019.	845	5.613	-	-	845	5.613
SADAŠNJA VRIJEDNOST						
Na dan 31. prosinca 2018.	730	4.724	-	-	730	4.724
Na dan 31. prosinca 2019.	468	3.110	416	2.767	884	5.877

Sveukupno

	Brodovi i oprema		Imovina u pripremi		Total	
	USD	HRK	USD	HRK	USD	HRK
SADAŠNJA VRIJEDNOST						
Na dan 31. prosinca 2018.	183.377	1.186.302	-	-	183.377	1.186.302
Na dan 31. prosinca 2019.	174.759	1.162.133	416	2.767	175.175	1.164.900

Bilješke uz financijske izvještaje
 Za godinu koja je završila 31. prosinca 2019. godine
 (svi iznosi izraženi su u tisućama USD i tisućama HRK)

14. NEKRETNINE, POSTROJENJA I OPREMA (NASTAVAK)

	Brodovi i oprema		Total	
	USD	HRK	USD	HRK
NABAVNA VRIJEDNOST				
Na dan 31. prosinca 2017.	210.716	1.321.134	210.716	1.321.134
Umanjenje vrijednosti	(716)	(4.494)	(716)	(4.494)
Tečajne razlike (Bilješka 2.d)	21	42.028	21	42.028
Na dan 31. prosinca 2018.	210.021	1.358.668	210.021	1.358.668
ISPRAVAK VRIJEDNOSTI				
Na dan 31. prosinca 2017.	19.781	124.019	19.781	124.019
Amortizacija	7.913	49.680	7.913	49.680
Umanjenje vrijednosti	(88)	(554)	(88)	(554)
Tečajne razlike (Bilješka 2.d)	(232)	3.945	(232)	3.945
Na dan 31. prosinca 2018.	27.374	177.090	27.374	177.090
SADAŠNJA VRIJEDNOST				
Na dan 31. prosinca 2017.	190.935	1.197.115	190.935	1.197.115
Na dan 31. prosinca 2018.	182.647	1.181.578	182.647	1.181.578

Izdaci za dokovanja

	Brodovi i oprema	
	USD	HRK
NABAVNA VRIJEDNOST		
Na dan 31. prosinca 2017.	1.313	8.225
Povećanje	-	-
Tečajne razlike	-	262
Na dan 31. prosinca 2018.	1.313	8.487
ISPRAVAK VRIJEDNOSTI		
Na dan 31. prosinca 2017.	320	2.003
Amortizacija	270	1.697
Tečajne razlike	(7)	63
Na dan 31. prosinca 2018.	583	3.763
SADAŠNJA VRIJEDNOST		
Na dan 31. prosinca 2017.	993	6.222
Na dan 31. prosinca 2018.	730	4.724

Sveukupno

	Brodovi i oprema		Total	
	USD	HRK	USD	HRK
SADAŠNJA VRIJEDNOST				
Na dan 31. prosinca 2017.	191.928	1.203.337	191.928	1.203.337
Na dan 31. prosinca 2018.	183.377	1.186.302	183.377	1.186.302

Bilješke uz financijske izvještaje
 Za godinu koja je završila 31. prosinca 2019. godine
 (svi iznosi izraženi su u tisućama USD i tisućama HRK)

14. NEKRETNINE, POSTROJENJA I OPREMA (NASTAVAK)

Sukladno usvojenoj politici dokovanja troškovi dokovanja (uključivo troškovi pregleda obnove klase) produkt tankera m/t „Vinjerac“ i m/t „Velebit“, kapitalizirani su kao sastavni dio broda u poslovnim knjigama brodara „Tankerska Next Generation International Ltd.“, te se amortiziraju linearnom metodom tijekom petogodišnjeg razdoblja do sljedećeg dokovanja.

U 2019. godini, TNG je uložio 2.767 tisuća kuna, odnosno 416 tisuća američkih dolara u nabavku uređaja za pročišćavanje balastnih voda (BWT).

Na dan 31. prosinca 2019. godine nije bilo kapitaliziranih troškova posudbe (31. prosinca 2018. godine: - kuna).

Na dan 31. prosinca 2019. godine ukupna neto knjigovodstvena vrijednost imovine založene kao jamstvo za dobivene kredite iznosi 1.159.016 tisuća kuna, odnosno 174.290 tisuća američkih dolara (31. prosinca 2018. godine: 1.181.569 tisuća kuna, odnosno 182.645 tisuća američkih dolara).

15. ZALIHE

	USD	HRK	USD	HRK
	<u>31.12.2019.</u>	<u>31.12.2019.</u>	<u>31.12.2018.</u>	<u>31.12.2018.</u>
Mazivo	548	3.643	575	3.719
Gorivo	123	810	1.403	9.079
Prehrambeni artikli	136	908	152	981
Sitni inventar	3	19	-	3
Ispravak vrijednosti sitnog inventara	(3)	(19)	-	(3)
Ukupno	807	5.361	2.130	13.779

16. POTRAŽIVANJA OD KUPACA I OSTALA POTRAŽIVANJA

	USD	HRK	USD	HRK
	<u>31.12.2019.</u>	<u>31.12.2019.</u>	<u>31.12.2018.</u>	<u>31.12.2018.</u>
Potraživanja od kupaca	2.403	15.977	3.737	24.176
Potraživanja od države i drugih institucija	4	26	5	29
Potraživanja od zaposlenika	1	7	-	-
Ostala potraživanja	8	53	246	1.589
Ostala potraživanja - povezana društva	-	-	2	12
Ukupno	2.416	16.063	3.990	25.806

Bilješke uz financijske izvještaje
 Za godinu koja je završila 31. prosinca 2019. godine
 (svi iznosi izraženi su u tisućama USD i tisućama HRK)

16. POTRAŽIVANJA OD KUPACA I OSTALA POTRAŽIVANJA (NASTAVAK)

Starosna struktura dospjelih potraživanja:

	USD	HRK	USD	HRK
	31.12.2019.	31.12.2019.	31.12.2018.	31.12.2018.
1 -90 dana	1.028	6.833	1.938	12.536
91 -180 dana	646	4.293	667	4.313
181 - 365 dana	262	1.745	61	396
Preko 366 dana	-	-	-	-
Ukupno	1.936	12.871	2.666	17.245

Financijska stabilnost unajmitelja i njegova pouzdanost je važan faktor koji utječe na rizik ugovaranja brodarskih ugovora. Rizik takve vrste TNG minimizira pružajući usluge prijevoza velikim energetske kompanijama, velikim trgovcima naftom i njenim prerađevinama, velikim proizvođačima nafte i naftnih prerađevina i drugim isključivo renomiranim subjektima koji imaju snažnu reputaciju i tradiciju poslovanja u pomorskom prijevozu. Rizik druge ugovorne strane kao podvrsta kreditnog rizika na izvještajni datum je nizak. Nije došlo do znatnog povećanja navedenog rizika, premda je dospijeće ugovornih plaćanja prekoračeno za više od 30 dana, budući je kašnjenje u plaćanju uobičajena praksa u brodarstvu. Slijedom navedenog, Uprava smatra kako ne postoje pokazatelji za umanjene vrijednosti potraživanja.

17. PLAĆENI TROŠKOVI BUDUĆEG RAZDOBLJA I OBRAČUNATI PRIHODI

	USD	HRK	USD	HRK
	31.12.2019.	31.12.2019.	31.12.2018.	31.12.2018.
Plaćeni troškovi budućeg razdoblja	185	1.233	326	2.113
Obračunati prihodi	302	2.008	376	2.430
Ukupno	487	3.241	702	4.543

Bilješke uz financijske izvještaje
Za godinu koja je završila 31. prosinca 2019. godine
(svi iznosi izraženi su u tisućama USD i tisućama HRK)

18. NOVAC I NOVČANI EKVIVALENTI

	USD	HRK	USD	HRK
	31.12.2019.	31.12.2019.	31.12.2018.	31.12.2018.
Novac u banci	9.068	60.302	7.627	49.343
Depoziti	1.000	6.650	1.000	6.469
Novac u blagajni	114	760	89	577
Ukupno	10.182	67.712	8.716	56.389

19. VLASNIČKA GLAVNICA I PRIČUVE

Na dan 31. prosinca 2019. godine odobreni, izdani i uplaćeni kapital sastojao se od 8.733.345 redovnih dionica, bez nominalne vrijednosti (31. prosinca 2018. godine: 8.733.345). Imatelji redovnih dionica imaju pravo na isplatu izglasane dividende te jedan glas po dionici na sjednicama skupštine Društva. Neposredna matica društva Tankerska Next Generation d.d. je Tankerska plovidba d.d. Krajnja matica je Betriebsstiftung Tankerska Plovidba d.d. Privatstiftung, privatna zaklada osnovana prema austrijskom pravu sa sjedištem u Austriji. Korisnici zaklade su zaposlenici Tankerske plovidbe d.d.

Na dan 31. prosinca 2019. godine, Društvo je imalo 13.200 vlastitih dionica (31. prosinca 2018. godine: 13.200). Rezerve za vlastite dionice ustrojene su iz dobiti Društva.

Na dan 31. prosinca 2019. godine iznos zakonskih pričuva unutar ostalih pričuva iznosio je 3.951 tisuća kuna (31. prosinca 2018. godine: 3.637 tisuća kuna). Zakonska pričuva je nastala u skladu sa hrvatskim zakonima koji zahtijevaju da se 5% dobiti za godinu umanjenu za iznos gubitka iz prethodne godine, prenese u ovu rezervu sve dok ona, zajedno s rezervama kapitala, ne dosegne 5% izdanog dioničkog kapitala. Zakonska rezerva, u iznosu od 5% izdanog dioničkog kapitala, može se koristiti za pokrivanje gubitaka tekuće i prethodnih godina. Na dan 31. prosinca 2019. godine iznos ostalih pričuva iznosio je 55.000 tisuća kuna (31. prosinca 2018. godine: 55.000 tisuća kuna).

Pričuve iz preračuna stranih valuta obuhvaćaju sve tečajne razlike proizašle iz konverzije financijskih izvještaja inozemnih poslovnih subjekata.

Bilješke uz financijske izvještaje
Za godinu koja je završila 31. prosinca 2019. godine
(svi iznosi izraženi su u tisućama USD i tisućama HRK)

20. ZADUŽENJA NA KOJA SE OBRAČUNAVAJU KAMATE

Zaduženja na koja se obračunavaju kamate 2019. godina:

	USD	HRK
	31.12.2019.	31.12.2019.
Dugoročna zaduženja na koja se obračunavaju kamate		
Osigurani krediti banaka	84.174	559.749
Ukupno	84.174	559.749
Tekuće dospjeće	(9.382)	(62.387)
Dugoročni dio kredita	74.792	497.362
Kratkoročna zaduženja na koja se obračunavaju kamate	USD	HRK
	31.12.2019.	31.12.2019.
<i>Tekući dio dugoročnih zaduženja na koja se obračunavaju kamate</i>		
Osigurani krediti banaka	9.382	62.387
Ukupno	9.382	62.387

Zaduženja na koja se obračunavaju kamate 2018. godina:

	USD	HRK
	31.12.2018.	31.12.2018.
Dugoročna zaduženja na koja se obračunavaju kamate		
Osigurani krediti banaka	97.556	631.106
Ukupno	97.556	631.106
Tekuće dospjeće	(11.382)	(73.630)
Dugoročni dio kredita	86.174	557.476
Kratkoročna zaduženja na koja se obračunavaju kamate	USD	HRK
	31.12.2018.	31.12.2018.
<i>Tekući dio dugoročnih zaduženja na koja se obračunavaju kamate</i>		
Osigurani krediti banaka	11.382	73.630
Ukupno	11.382	73.630

Bilješke uz financijske izvještaje
 Za godinu koja je završila 31. prosinca 2019. godine
 (svi iznosi izraženi su u tisućama USD i tisućama HRK)

20. ZADUŽENJA NA KOJA SE OBRAČUNAVAJU KAMATE (NASTAVAK)

Uvjeti otplate kamatonosnih obveza na dan 31. prosinca 2019. godine:

	Ukupno	1 godina ili manje	2 - 5 godina	HRK Više od 5 godina
Osigurani krediti banaka	559.749	62.387	497.362	-
Na dan 31. prosinca 2019. godine	559.749	62.387	497.362	-

	Ukupno	1 godina ili manje	2 - 5 godina	USD Više od 5 godina
Osigurani krediti banaka	84.174	9.382	74.792	-
Na dan 31. prosinca 2019. godine	84.174	9.382	74.792	-

Uvjeti otplate kamatonosnih obveza na dan 31. prosinca 2018. godine:

	Ukupno	1 godina ili manje	2 - 5 godina	HRK Više od 5 godina
Osigurani krediti banaka	631.106	73.630	557.476	-
Na dan 31. prosinca 2018. godine	631.106	73.630	557.476	-

	Ukupno	1 godina ili manje	2 - 5 godina	USD Više od 5 godina
Osigurani krediti banaka	97.556	11.382	86.174	-
Na dan 31. prosinca 2018. godine	97.556	11.382	86.174	-

Bilješke uz financijske izvještaje
 Za godinu koja je završila 31. prosinca 2019. godine
 (svi iznosi izraženi su u tisućama USD i tisućama HRK)

20. ZADUŽENJA NA KOJA SE OBRAČUNAVAJU KAMATE (NASTAVAK)

Opis obveza po dugoročnim kreditima prikazujemo kako slijedi:

2019. godina

Financijska institucija	Izvorna valuta	Iznos kredita	Dospijeće	31. prosinca 2019.	
				USD	HRK
ABN AMRO BANK N.V.	USD	52.653	16.01.2022.	34.927	232.261
NORD LB BANK	USD	23.725	27.07.2021.	16.925	112.550
NORD LB BANK	USD	23.725	24.11.2021.	17.325	115.209
DVB BANK N.V.	USD	22.422	24.04.2021.	14.997	99.729
ERSTE BANK	USD	2.000	05.06.2019.	-	-
ZAGREBAČKA BANKA	USD	2.000	10.05.2020.	-	-
				84.174	559.749
Tekuće dospijeće				(9.382)	(62.387)
Dugoročni dio kredita				74.792	497.362

2018. godina

Financijska institucija	Izvorna valuta	Iznos kredita	Dospijeće	31. prosinca 2018.	
				USD	HRK
ABN AMRO BANK N.V.	USD	52.653	16.01.2022.	39.459	255.265
NORD LB BANK	USD	23.725	27.07.2021.	18.525	119.842
NORD LB BANK	USD	23.725	24.11.2021.	18.925	122.430
DVB BANK N.V.	USD	22.422	24.04.2021.	16.647	107.693
ERSTE BANK	USD	2.000	05.06.2019.	2.000	12.938
ZAGREBAČKA BANKA	USD	2.000	10.09.2020.	2.000	12.938
				97.556	631.106
Tekuće dospijeće				(11.382)	(73.630)
Dugoročni dio kredita				86.174	557.476

Prosječna kamatna stopa izračunana na temelju plaćenih troškova kamata iznosila je za 2019. godinu 5,303%, dok je prosječna kamatna stopa izračunana na temelju plaćenih troškova kamata za 2018. godinu iznosila 4,053%.

Instrumenti osiguranja dugoročnih kredita za brodove uobičajeni su i tipični instrumenti osiguranja za transakcije ove vrste i uključuju, ali se ne ograničavaju na hipoteku prvog reda nad brodom, ustupanje prvog reda osiguranja, prihoda i zarade broda, brodarskog ugovora na vrijeme te poslovnih računa, zalag prvog reda dionica vlasnika broda.

Bilješke uz financijske izvještaje
 Za godinu koja je završila 31. prosinca 2019. godine
 (svi iznosi izraženi su u tisućama USD i tisućama HRK)

20. ZADUŽENJA NA KOJA SE OBRAČUNAVAJU KAMATE (NASTAVAK)

Dodatno, Tankerska plovidba d.d. izdala je 2015. godine korporativnu garanciju u korist TNG-a kojom jamči ispunjavanje obveza korisnika kredita, ukoliko ih on nije u mogućnosti ispuniti na vrijeme i u potpunosti, kao i da će održavati minimalni vlasnički udio koji prelazi 50% vlasništva TNG-a.

Ovi krediti zahtijevaju minimalnu tržišnu vrijednost broda i svakog dodatnog osiguranja, ovisno o davatelju kredita i godini otplate, u rasponu od 125% do 140% iznosa ostatka duga po kreditu. Neispunjenje ovog zahtjeva, korisnik kredita može riješiti, ili pružanjem dodatnog jamstva ili prijevremenom otplatom kredita. Uz navedene zahtjeve, korisnik kredita mora održavati minimalnu likvidnost na transakcijskom računu po brodu, ovisno o davatelju kredita, u iznosu od 250 tisuća američkih dolara odnosno 500 tisuća američkih dolara.

21. OBVEZE PREMA DOBAVLJAČIMA I OSTALE KRATKOROČNE OBVEZE

	USD	HRK	USD	HRK
	31.12.2019.	31.12.2019.	31.12.2018.	31.12.2018.
Obveze prema dobavljačima	771	5.129	1.636	10.588
Obveze za predujmove	-	-	824	5.328
Obveze prema zaposlenicima	717	4.769	649	4.193
Obveze za poreze, doprinose i druga davanja	17	111	5	33
Obveze prema dobavljačima – povezana društva	269	1.788	908	5874
Obveze s osnove udjela u rezultatu	8	54	8	54
Ostale kratkoročne obveze	7	45	14	91
Ostale kratkoročne obveze – povezana društva	-	-	9	55
Ukupno	1.789	11.896	4.053	26.216

Struktura obveze prema dobavljačima po valutama:

	USD	HRK	USD	HRK
	31.12.2019.	31.12.2019.	31.12.2018.	31.12.2018.
USD	895	5.950	2.290	14.813
EUR	117	780	230	1.490
HRK	18	118	13	84
GBP	-	-	1	8
OSTALE VALUTE	10	69	10	67
Ukupno	1.040	6.917	2.544	16.462

Bilješke uz financijske izvještaje
 Za godinu koja je završila 31. prosinca 2019. godine
 (svi iznosi izraženi su u tisućama USD i tisućama HRK)

22. ODGOĐENO PLAĆANJE TROŠKOVA I PRIHOD BUDUĆEG RAZDOBLJA

	USD 31.12.2019.	HRK 31.12.2019.	USD 31.12.2018.	HRK 31.12.2018.
Obračunane kamate po kreditima	660	4.388	806	5.217
Obračunani ostali troškovi	1	8	25	159
Prihodi budućeg razdoblja	2.422	16.111	-	-
Ukupno	3.083	20.507	831	5.376

23. ODNOSI S POVEZANIM STRANAMA

TNG nema drugih povezanih strana osim Tankerske plovidbe d.d. i Donat Maritime Corporation. Slijedi prikaz transakcija tijekom godine između TNG-a i Tankerske plovidbe d.d.

Ovisna društva i ključni dioničari	USD 2019	HRK 2019	USD 2018	HRK 2018
Kupnja od povezanih društava				
Tankerska plovidba d.d.	2.815	18.622	3.013	18.914
Ukupno	2.815	18.622	3.013	18.9144
Potraživanja od povezanih društava				
Tankerska plovidba d.d. Zadar	-	-	2	12
Ukupno	-	-	2	12
Obveze prema povezanim društvima				
Tankerska plovidba d.d.	269	1.788	909	5.880
Donat Maritime Corporation	-	-	8	49
Ukupno	269	1.788	917	5.929

Transakcije između povezanih društava obavljaju se po uobičajenim tržišnim uvjetima.

Brodovima TNG-a upravlja Tankerska plovidba d.d. koja kao upravitelj flote pruža TNG-u komercijalne, kadrovske, tehničke i određene administrativne i korporativne usluge uz naknadu. Tankerska plovidba d.d. osigurava floti TNG-a posadu preko svog povezanog društva Donat Maritime Corporation Liberia.

Bilješke uz financijske izvještaje
Za godinu koja je završila 31. prosinca 2019. godine
(svi iznosi izraženi su u tisućama USD i tisućama HRK)

23. ODNOSI S POVEZANIM STRANAMA (NASTAVAK)

Ključni menadžment

Ključni menadžment Društva uključuje izvršno posloводство, koje se sastoji od člana Uprave (do 31. listopada 2018. godine, uključivalo je i Financijskog direktora). Ukupna naknada isplaćena za rad ključnog menadžmenta za 2019. godinu iznosi 877 tisuća kuna odnosno 132 tisuće američkih dolara (2018. godine: 1.380 tisuća kuna odnosno 220 tisuća američkih dolara). Tijekom godine Nadzorni odbor ostvario je naknade u iznosu od 515 tisuća kuna odnosno 78 tisuće američkih dolara (2018. godine: 453 tisuća kuna odnosno 72 tisuće američkih dolara). Dana 31. prosinca 2019. godine članovi izvršnog posloводства i Nadzornog odbora imali su u vlasništvu 6.478 dionica Društva (31. prosinca 2018. godine: 5.314). Društvo nije dalo zajmove članovima Nadzornog odbora (31. prosinca 2018. godine: 0).

24. FINANCIJSKI INSTRUMENTI

TNG je, uslijed svojih aktivnosti, izložen čitavom nizu financijskih rizika: tržišnom riziku (uključujući valutni, kamatni i cjenovni rizik), kreditnom riziku i riziku likvidnosti. Izloženost valutnom, kamatnom i kreditnom riziku javlja se tijekom redovnog poslovanja TNG-a.

Politika upravljanja rizicima povezana s upravljanjem financijskim sredstvima, može se ukratko prikazati kako slijedi:

Valutni rizik

TNG je izložen slijedećim valutnim rizicima: transakcijskom riziku, a to je rizik negativnog utjecaja promjena valutnih tečajeva u odnosu na kunu na novčane transakcije TNG-a iz komercijalnih aktivnosti i bilančnom riziku, a to je rizik da vrijednost neto monetarnih sredstava u stranim valutama bude niža prilikom preračunavanja u kune kao posljedica promjene valutnih tečajeva.

TNG posluje u međunarodnom okruženju i izložen je promjenama vrijednosti američkog dolara (USD) jer je značajan dio potraživanja i prihoda iz inozemstva nominiran u USD. TNG trenutno ne koristi nikakve aktivne oblike zaštite od utjecaja promjena valutnog tečaja.

TNG određene transakcije izvršava u stranoj valuti, te je po tom pitanju izložen rizicima promjene valutnih tečajeva.

U idućoj tablici su prikazani knjigovodstveni iznosi monetarne imovine i monetarnih obveza TNG-a u stranoj valuti na kraju izvještajnog razdoblja:

2019. godina			HRK
	Imovina 2019.	Obveze 2019.	Imovina - Obveze 2019.
USD	76.183	574.793	(498.610)
EUR	9.564	786	8.778
Ostale strane valute	23	69	(46)
Ukupno	85.770	575.648	(489.878)

Bilješke uz financijske izvještaje
 Za godinu koja je završila 31. prosinca 2019. godine
 (svi iznosi izraženi su u tisućama USD i tisućama HRK)

24. FINANCIJSKI INSTRUMENTI (NASTAVAK)

Valutni rizik (nastavak)

2018. godina	Imovina 2018.	Obveze 2018.	HRK Imovina - Obveze 2018.
USD	84.532	660.857	(576.325)
EUR	42	1.490	(1.448)
Ostale strane valute	26	75	(49)
Ukupno	84.600	662.422	(577.822)

Utjecaj promjene valutnog tečaja američkog dolara od 10% s osnove novčanih stavki nominiranih u američkim dolarima (jačanje / slabljenje za 10%):

2019. godina	Utjecaj promjene američkog dolara		HRK
Utjecaj na:	+10%		-10%
(Gubitak) / Dobit	60		(60)
Novčani tijek (odljev) / priljev	(49.921)		49.921

2018. godina	Utjecaj promjene američkog dolara		HRK
Utjecaj na:	+10%		-10%
(Gubitak) / Dobit	52		(52)
Novčani tijek (odljev) / priljev	(57.684)		57.684

Kamatni rizik

Kamatni rizik je rizik promjene vrijednosti financijskog instrumenta uslijed promjena kamatnih stopa na tržištu. Kamatni rizik sadržan u tijeku novca odnosi se na rizik kolebljivosti kamatnih rashoda po financijskim instrumentima tijekom razdoblja. Budući da TNG nema značajnu imovinu koja ostvaruje prihod od kamata, prihodi TNG-a i novčani tok iz poslovnih aktivnosti nisu u značajnoj mjeri ovisni o promjenama tržišnih kamatnih stopa. Kamatni rizik TNG-a proizlazi iz dugoročnih kredita. TNG je izložen kamatnom riziku s obzirom da su primljeni dugoročni krediti odobreni s varijabilnom kamatnom stopom (vidi bilješku 20).

Bilješke uz financijske izvještaje
 Za godinu koja je završila 31. prosinca 2019. godine
 (svi iznosi izraženi su u tisućama USD i tisućama HRK)

24. FINANCIJSKI INSTRUMENTI (NASTAVAK)

Kamatni rizik (nastavak)

2019. godina

Jednogodišnji trošak kamata

Tekući trošak kamata u	Promjena Libora	(Porast)/smanjenje troškova kamata u	
		HRK	USD
23.785	1%	(803)	(5.340)
	-1%	803	5.340

2018. godina

Jednogodišnji trošak kamata

Tekući trošak kamata u	Promjena Libora	(Porast)/smanjenje troškova kamata u	
		HRK	USD
26.868	1%	(832)	(5.380)
	-1%	832	5.380

S obzirom na značajnu izloženost TNG-a kamatnom riziku koji proizlazi iz zaduživanja po varijabilnim kamatnim stopama, TNG se aktivno štiti od kamatnog rizika vezanog uz kredit primljen od Norddeutsche Landesbank Girozentrale i ABN AMRO Bank N.V. putem derivatnih financijskih instrumenata (kamatni swap).

2019. godina

Kredit	Fer vrijednost obveza po kreditu USD	Obveza po kreditu USD	Datum ugovaranja kamatnog swapa	Period važenja kamatnog swapa		Varijabilni dio kamata prije kamatnog swapa	Fiksni dio kamata po kamatnom swapu
	31.12.2019.	31.12.2019.		od	do		
ABN AMRO BANK N.V.	34.927	34.927	16.12.2015.	16.01.2016.	16.01.2019.	3M USD LIBOR	1,33%
NORD LB BANK	16.925	16.925	15.12.2015.	27.10.2015.	27.01.2019.	3M USD LIBOR	1,33%
Ukupno	51.852	51.852					

Bilješke uz financijske izvještaje
 Za godinu koja je završila 31. prosinca 2019. godine
 (svi iznosi izraženi su u tisućama USD i tisućama HRK)

24. FINANCIJSKI INSTRUMENTI (NASTAVAK)

Kamatni rizik (nastavak)

2018. godina

Kredit	Fer vrijednost obveza po kreditu USD	Obveza po kreditu USD	Datum ugovaranja kamatnog swapa	Period važenja kamatnog swapa		Varijabilni dio kamata prije kamatnog swapa	Fiksni dio kamata po kamatnom swapu
	31.12.2018.	31.12.2018.		od	do		
ABN AMRO BANK N.V.	39.459	39.459	16.12.2015.	16.01.2016.	16.01.2019.	3M USD LIBOR	1,325%
NORD LB BANK	18.525	18.525	15.12.2015.	27.10.2015.	27.01.2019.	3M USD LIBOR	1,330%
NORD LB BANK	18.525	18.525	15.12.2015.	24.11.2015.	27.11.2018.	3M USD LIBOR	1,330%
Ukupno	76.509	76.509					

Ugovaranjem kamatnih swapova sa bankama: ABN AMRO Bank N.V. i Norddeutsche Landesbank Girozentrale, TNG je zamijenio razliku između iznosa fiksne i promjenjive kamate izračunate na temelju ugovorene vrijednosti glavnice. Ovi ugovori omogućavaju ublažavanje rizika volatilnosti promjenjivih kamatnih stopa, omogućavajući TNG-u da upravlja profitabilnošću poslovanja fiksirajući jednu od značajnijih troškovnih komponenti. Obveze po kamatnim swapovima podmiruju se kvartalno, dok se primici od swapa očekuju u trenutku kada promjenjivi dio kamatne stope pređe u swapu ugovoreni fiksni kamatnjak.

Cjenovni rizik

Poslovanje TNG-a izloženo je cjenovnom riziku povezanom sa promjenama vrijednosti vozarine. Dnevna vozarina (izražena u američkim dolarima po danu) povijesno gledajući je veoma promjenjiva. Promjene u vrijednosti vozarine utječu na svakodnevno poslovanje.

Ugovaranjem vremenskih najмова s etabliranim naručiteljima na kratki i srednji rok, Društvo se nastoji pravovremeno zaštititi od cjenovnog rizika i volatilnosti spot tržišta.

TNG nastoji smanjiti izloženost promjenama razina vozarina na način da poslovnu aktivnost temelji na višegodišnjem iskustvu Upravitelja flote koji pravovremenim reakcijama i pozicioniranjem brodova dovodi do optimalne utilizacije flote te maksimizacije vozarina u danim tržišnim okolnostima.

24. FINANCIJSKI INSTRUMENTI (NASTAVAK)

Kreditni rizik

Kreditni rizik odnosi se na rizik neispunjenja obveza jedne strane u financijskom instrumentu koja time drugoj strani nanosi financijski gubitak. Najveća izloženost kreditnom riziku izražena je najvišom vrijednošću svake stavke financijske imovine iskazane u izvještaju o financijskom položaju. Osnovna financijska imovina TNG-a sastoji se od novca i stanja na računima u bankama, potraživanja od kupaca i ostalih potraživanja te ulaganja. Kreditni rizik sadržan u likvidnim sredstvima je ograničen jer je, sudeći prema ocjenama većine međunarodnih agencija, uglavnom riječ o bankama visokog kreditnog rejtinga.

Kreditni rizik na izvještajni datum je nizak. Nije došlo do povećanja kreditnog rizika.

Rizik likvidnosti

Odgovornost za upravljanje rizikom likvidnosti snosi Uprava, koja postavlja odgovarajući okvir za upravljanje rizikom likvidnosti, s ciljem upravljanja kratkoročnim, srednjoročnim i dugoročnim zahtjevima financiranja i likvidnosti. Rizik likvidnosti, koji se smatra rizikom financiranja, je rizik suočavanja TNG-a sa poteškoćama u naplati sredstava koja su mu potrebna da bi ispunio svoje obveze po osnovi financijskih instrumenata. TNG ima značajne iznose dugoročnih kamatonosnih obveza po kreditima s varijabilnom stopom koji ga izlažu riziku tijekom novca. TNG upravlja rizikom likvidnosti održavajući adekvatne rezerve i kreditne linije, kontinuirano uspoređujući planirani i ostvareni tijek novca uz praćenje dospjeća potraživanja i obveza.

Bilješke uz financijske izvještaje
 Za godinu koja je završila 31. prosinca 2019. godine
 (svi iznosi izraženi su u tisućama USD i tisućama HRK)

24. FINANCIJSKI INSTRUMENTI (NASTAVAK)

Rizik likvidnosti (nastavak)

Tablična analiza rizika likvidnosti i kamatnog rizika

U idućim tablicama analizirano je preostalo razdoblje do ugovornog dospjeća neizvedenih financijskih obveza i očekivano dospjeće neizvedene financijske imovine TNG-a. Ugovorno dospjeće je određeno kao najraniji datum na koji se od TNG-a može zatražiti plaćanje. Objavljivanje informacija o neizvedenoj financijskoj imovini i obvezama je neophodno za razumijevanje načina na koji TNG upravlja rizikom likvidnosti, budući da se likvidnošću upravlja na temelju neto iznosa financijske imovine i financijskih obveza.

2019. godina

HRK

	Do 1 mj.	Od 1 do 3 mj.	Od 3 mj. do 1 g.	Od 1-5 g.	Preko 5 godina	Ukupno
IMOVINA						
2019. godina						
Kamatne	-	6.650	-	-	-	6.650
Beskamatne	79.243	-	-	-	-	79.243
UKUPNO	79.243	6.650	-	-	-	85.893
OBVEZE						
2019. godina						
Kamatne	12.937	15.597	33.854	497.362	-	559.750
Beskamatne	14.645	1.316	332	-	-	16.293
UKUPNO	27.582	16.913	34.186	497.362	-	576.043
Neto obveze	51.661	(10.263)	(34.186)	(497.362)	-	(490.150)

2018. godina

HRK

	Do 1 mj.	Od 1 do 3 mj.	Od 3 mj. do 1 g.	Od 1-5 g.	Preko 5 godina	Ukupno
IMOVINA						
2018. godina						
Kamatne	-	6.469	-	-	-	6.469
Beskamatne	78.261	-	-	-	-	78.261
UKUPNO	78.261	6.469	-	-	-	84.730
OBVEZE						
2018. godina						
Kamatne	12.585	9.057	51.988	557.476	-	631.106
Beskamatne	31.135	457	-	-	-	31.592
UKUPNO	43.720	9.514	51.988	557.476	-	662.698
Neto obveze	34.541	(3.045)	(51.988)	(557.476)	-	(577.968)

Bilješke uz financijske izvještaje
 Za godinu koja je završila 31. prosinca 2019. godine
 (svi iznosi izraženi su u tisućama USD i tisućama HRK)

24. FINANCIJSKI INSTRUMENTI (NASTAVAK)

Kategorije financijskih instrumenata

	31. prosinac 2019.		31. prosinac 2018.	
	USD	HRK	USD	HRK
<i>Financijska imovina po amortiziranom trošku:</i>				
Potraživanja od kupaca i ostala potraživanja	2.416	16.063	3.990	25.806
Plaćeni troškovi budućeg razdoblja i obračunati prihodi	487	3.241	702	4.543
Novac i novčani ekvivalenti	10.182	67.712	8.716	56.389
Depoziti na rok iznad tri mjeseca	16	109	16	106
Ukupna financijska imovina	13.101	87.125	13.424	86.844
<i>Financijske obveze po amortiziranom trošku:</i>				
Zaduženja na koja se obračunavaju kamate	84.174	559.749	97.556	631.106
Obveze prema dobavljačima i ostale obveze	1.789	11.896	4.053	26.216
Odgođeno plaćanje troškova i prihod budućeg razdoblja	3.083	20.507	831	5.376
Ukupne financijske obveze	89.046	592.152	102.440	662.698

Fer vrijednost financijskih instrumenata

Metode procjene i pretpostavke u određivanju fer vrijednosti

Fer vrijednosti financijske imovine i financijskih obveza se određuju kako slijedi:

- fer vrijednost financijske imovine i financijskih obveza kojima se trguje na aktivnim likvidnim tržištima, pod standardnim uvjetima, određuje se prema cijenama koje kotiraju na tržištu;
- fer vrijednost ostale financijske imovine i ostalih financijskih obveza određuje se u skladu s modelima za određivanje cijena, a na temelju analize diskontiranih novčanih tokova koristeći cijene iz poznatih transakcija na tržištu i cijene koje se nude za slične instrumente;
- fer vrijednost kamatnih swapova izračunava se kao sadašnja vrijednosti procijenjenih budućih novčanih tokova i diskontiraju se na temelju važećih krivulja prinosa izvedenih iz kotiranih kamatnih stopa.

U 2019. godini TNG nije imao financijsku imovinu koju mjeri po fer vrijednosti.

24. FINANCIJSKI INSTRUMENTI (NASTAVAK)

Fer vrijednost financijskih instrumenata (nastavak)

Pokazatelji fer vrijednosti priznati u izvještaju o financijskom položaju

Fer vrijednost financijskih instrumenata priznaje se na temeljnu niže navedenih pokazatelja:

1. razina pokazatelja – pokazatelji fer vrijednosti su izvedeni iz (neusklađenih) cijena koje kotiraju na aktivnim tržištima za istovrsnu imovinu i istovrsne obveze;
2. razina pokazatelja – pokazatelji fer vrijednosti su izvedeni iz drugih podataka o imovini ili obvezama koji nisu kotirane cijene iz 1. razine, bilo izravno (tj. kao cijene), bilo neizravno (tj. izvedeni su iz njihovih cijena) i
3. razina pokazatelja – pokazatelji izvedeni primjenom metoda vrednovanja u kojima su kao ulazni podaci korišteni podaci o imovini ili obvezama koji se ne temelje na dostupnim tržišnim podacima.

Na dan 31. prosinca 2019. godine iskazani iznosi novca, kratkoročnih depozita, potraživanja, kratkoročnih obveza, ukalkuliranih troškova i ostalih financijskih instrumenata odgovaraju njihovoj tržišnoj vrijednosti.

Upravljanje kapitalom

Primarni cilj upravljanja kapitalom TNG-a je osigurati potporu poslovanju i maksimalizirati vrijednost dioničarima. TNG upravlja kapitalom i radi prilagodbe u svjetlu promjena ekonomskih uvjeta. Da bi zadržao ili prilagodio strukturu kapitala, TNG može prilagoditi isplate dividendi dioničarima, povrat kapitala dioničarima ili izdati novu emisiju dionica. Ciljevi, politike i procesi nisu bili mijenjani tijekom razdoblja koja završavaju 31. prosinca 2019. godine te 31. prosinca 2018. godine. TNG nadzire kapital kroz praćenje pokazatelja zaduženosti koji se računa na sljedeći način:

2019. godina

	USD	HRK
Ukupna zaduženja na koja se obračunavaju kamate (dugoročni i kratkoročni krediti) (bilješka 20)	84.174	559.749
Umanjeno: Novac i novčani ekvivalenti (bilješka 18)	10.182	67.712
Neto dug	73.992	492.037
Kapital i pričuve	100.037	665.234
Ukupno kapital i pričuve i neto dug	174.029	1.157.271
Pokazatelj zaduženosti	43%	

Bilješke uz financijske izvještaje
Za godinu koja je završila 31. prosinca 2019. godine
(svi iznosi izraženi su u tisućama USD i tisućama HRK)

24. FINANCIJSKI INSTRUMENTI (NASTAVAK)

Upravljanje kapitalom (nastavak)

2018. godina

	<u>USD</u>	<u>HRK</u>
Ukupna zaduženja na koja se obračunavaju kamate (dugoročni i kratkoročni krediti) (bilješka 20)	97.556	631.106
Umanjeno: Novac i novčani ekvivalenti (bilješka 18)	8.716	56.389
Neto dug	<u>88.840</u>	<u>574.717</u>
Kapital i pričuve	<u>96.491</u>	<u>624.227</u>
Ukupno kapital i pričuve i neto dug	<u>185.331</u>	<u>1.198.944</u>
Pokazatelj zaduženosti	48%	

25. UGOVORENE I POTENCIJALNE OBVEZE

Ugovorene obveze po poslovnim najmovima, gdje je Društvo najmoprimac

Društvo ima ugovorne obveze po ugovorima o operativnom najmu nekretnina i osobnih automobila. Ukupna buduća minimalna plaćanja po poslovnim najmovima su kako slijedi:

	<u>USD</u>	<u>HRK</u>	<u>USD</u>	<u>HRK</u>
	<u>31.12.2019.</u>	<u>31.12.2019.</u>	<u>31.12.2018.</u>	<u>31.12.2018.</u>
Do 1 godine	14	93	16	101
Između 1 i 5 godina	33	221	40	259
Nakon 5 godina	<u>42</u>	<u>277</u>	<u>43</u>	<u>276</u>
Ukupno	<u>89</u>	<u>591</u>	<u>99</u>	<u>636</u>

Sudski sporovi

Društvo nema značajnijih sudskih sporova.

26. DOGAĐAJI NAKON DATUMA BILANCE

Program otkupa vlastitih dionica Društva

Uprava je u veljači 2020. godine donijela odluku o pokretanju Programa otkupa vlastitih dionica (dalje u tekstu: Program) na temelju ovlaštenja Glavne skupštine iz 2016. godine, i to s početkom dana 24. veljače 2020., a završetkom dana 24. veljače 2021. godine. Najveći broj dionica koji se namjerava steći tijekom trajanja Programa jest 110.000, a najveći novčani iznos dodijeljen Programu iznosi 5.000.000,00 kuna.

Do 31. ožujka 2020. godine Društvo je na Zagrebačkoj burzi kupilo ukupno 13.123 vlastitih dionica koje čine 0,15% temeljnog kapitala Društva. Za navedeno stjecanje vlastitih dionica Društvo je platilo protuvrijednost u iznosu od 554.667,51 kuna.

Utjecaj COVID-19 na poslovanje Društva

Sa sigurnošću, možemo tvrditi da će globalno širenje virusa biti snažan test s društvenog aspekta, kao i činjenica da će zatamiti buduće ekonomske perspektive.

Društvo ne namjerava davati predviđajuće izjave pa ni pretpostavke o tome koliko dugo bi pandemija mogla utjecati na različite tržišne aspekte i ne raspolaže mehanizmima koji mogu dubinski analizirati ovu jedinstvenu situaciju. Usporavanje globalne ekonomije čini se neizbježnim ishodom, što je izrazito vidljivo iz nedavnih trendova koji su prikazani na tržištima kapitala.

Naglašavamo da je poslovanje Društva izrazito međunarodno na kojem kontinuirano ostvaruje 99% poslovnih prihoda. Shodno prethodnim objavama, Društvo je poduzelo niz preventivnih mjera kako bi minimiziralo rizike poslovanja. Pravovremeno smo usmjerili fokus na osiguravanje prihoda temeljem brodarskih ugovora na vrijeme zaključenih s renomiranim svjetskim korporacijama. Društvo na dan 31. ožujka 2020. godine kroz više ugovora na vrijeme ima ukupno osigurano 1.145 prihodovnih dana u 2020. godini (+12,4% u odnosu na isti dan prethodne godine za 2019. godinu), što iznosi minimalno USD 17,8 mil. prihoda brodova (+21,1% u odnosu na isti dan prethodne godine za 2019. godinu). Na temelju navedenih spoznaja, smatramo da je minimalan utjecaj pandemije na financijsko poslovanje Društva.

Trenutno, COVID-19 pandemija ima najveći utjecaj na operativno poslovanje Društva u vidu repatrijacije pomoraca, nemogućnost pravovremene zamjene posade, operativnom nabavkom i dopremanjem potrošnih dijelova i opreme te predstojećim planiranim remontima 4 broda u 2020. godini.

Potencijalni rizik u vidu širenja zaraze među pomorcima na brodu je sveden na operativni minimum obzirom da je Društvo pravovremeno poduzelo sve preventivne mjere kako bi zaštitilo interese Društva i pojedinaca na brodu te omogućilo nesmetano poslovanje.

26. DOGAĐAJI NAKON DATUMA BILANCE (NASTAVAK)

Utjecaj COVID-19 na poslovanje Društva (nastavak)

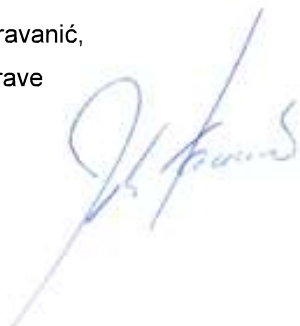
Osim gore navedenog, nakon 31. prosinca 2019. godine nisu nastali drugi poslovni događaji ili transakcije koji bi imali značajan utjecaj na financijske izvještaje TNG-a na dan ili za razdoblje tada završeno ili da su od takvog značaja za poslovanje TNG-a da bi zahtijevali objavu u bilješkama uz financijske izvještaje.

27. ODOBRENJE FINACIJSKIH IZVJEŠTAJA

Financijske izvještaje prikazane na stranici 7 do 66 usvojila je Uprava i odobrila njihovo izdavanje dana 24. travnja 2020. godine.

Potpisao u ime TNG-a dana 24. travnja 2020. godine

John Karavanić,
Član Uprave





Dodatne informacije

BITNI SEKTORSKI POJMOVI I KONCEPTI

Grupa koristi razne sektorske pojmove i koncepte pri analizi vlastitog poslovanja. Isti uključuju sljedeće:

Dani prihoda (korišteni engleski izraz u industriji je revenue days). Dani prihoda predstavljaju ukupan broj kalendarskih dana u kojima su brodovi Grupe bili dostupni Grupi tijekom određenog razdoblja, umanjeno za dane prekida ugovora/prekida plaćanja vozarina povezanih s popravcima, dokovanjem te specijalnim i međupregledima brodova tijekom tog razdoblja.

Posljedično, Dani prihoda predstavljaju broj dana u godini u kojima brod može ostvariti prihod. Dani prekida ugovora/prekida plaćanja vozarine, koji predstavljaju dane kada brod može ostvariti prihod, ali nije u funkciji, uključeni su u dane prihoda. Grupa koristi dane prihoda da bi objasnila promjene u neto prihodima od putovanja (ekvivalent neto prihoda broda izračunat umanjivanjem ukupnih prihoda broda za troškove provizija i troškova putovanja) između određenih razdoblja.

Dani prekida ugovora/prekida plaćanja vozarine (korišteni engleski izraz u industriji je off-hire). Dani prekida ugovora/prekida plaćanja vozarine odnose se na vrijeme kada brod nije sposoban za eksploataciju primarno zbog dokovanja ili planiranih ili neplaniranih popravaka.

Kada nastupi prekid ugovora/prekida plaćanja vozarine, ili brod ne može isporučiti uslugu, naručitelj prijevoza ne treba platiti vozarinu i Grupa pokriva sve troškove broda, uključujući trošak pogonskog goriva, osim ako naručitelj prijevoza nije odgovoran za okolnosti zbog kojih nastupa prekid ugovora/prekida plaćanja vozarine. Produljenje Dana prekida ugovora/prekida plaćanja vozarine može brodaru stvoriti obvezu da zamijeni predmetni brod ili dopusti raskid ugovora.

Brodovi Grupe mogu biti izvan eksploatacije, to jest, prekid ugovora može nastupiti, zbog nekoliko razloga: planirano dokovanje, izvanredni obnovni pregled, nadogradnja, održavanje ili pregled broda, koji pokrivaju planirane dane prekida ugovora, dok se neplaniranim danima prekida ugovora pokrivaju neplanirani popravci i održavanje, operativni nedostaci, kvar opreme, nesreće/incidenti, štrajkovi posade, određeno zadržavanje broda ili slični problemi, ili ako prijevoza ne održava brod u skladu s njegovim specifikacijama i ugovornim i/ili tržišnim standardima ili ne osigura potrebnu posadu.

Dani poslovanja ili operativni dani (korišteni engleski izraz u industriji je operating days). Dani poslovanja predstavljaju broj dana u godini u kojima je brod u eksploataciji. Dani poslovanja kao pokazatelj primjenjivi su samo na brodove u vlasništvu, ne i na brodove u zakupu ili u brodarskom ugovoru. U slučaju da je brod u vlasništvu Grupe kroz cijelu godinu, Dani poslovanja obično će odgovarati kalendarskim danima. Dani u kojima je brod na dokovanju uključeni su u izračun dana poslovanja obzirom da i tada Grupa snosi operativne troškove broda.

Dani poslovanja su pokazatelj veličine flote te utječu na iznos kako prihoda tako i troškova tijekom određenog razdoblja.

TCE. Korišteni engleski izraz u industriji je Time Charter Equivalent (eng. kratica je TCE). TCE je standardni pokazatelj poslovanja u brodarskom sektoru koji svodi dnevne neto prihode i vozarine brodova ugovorenih na putovanje na dnevne neto prihode i vozarine brodova ugovorenih na vrijeme, jer vozarine za brodove ugovorene na putovanje općenito nisu izražene u iznosu po danu, a vozarine za brodove ugovorene na vrijeme jesu. Stoga se neto ekvivalent dnevne vozarine brodarskog ugovora na putovanje izražava neto vozarinom brodarskog ugovora na vrijeme.

TCE neto prihodi. Korišteni engleski izraz u industriji je Time Charter Equivalent earnings (eng. kratica je TCE earnings). Grupa definira TCE neto prihode kao prihode od vozarina tijekom određenog razdoblja umanjene za provizije i (veće i manje) troškove povezane s putovanjem tijekom tog razdoblja.

TCE neto prihodi su pokazatelj profitabilnosti broda ili flote na danom putovanju ili putovanjima i izražavaju se u američkim dolarima. TCE neto prihodi kako ih definira Grupa ne moraju odgovarati onima korištenima od strane drugih kompanija u brodarskom ili drugim sektorima.

TCE neto vozarine. Korišteni engleski izraz u industriji je Time Charter Equivalent rates (eng. kratica je TCE rates). Grupa definira TCE neto vozarine kao prihode od vozarina umanjene za provizije i (veće i manje) troškove povezane s putovanjem tijekom određenog razdoblja, podijeljene s brojem dana prihoda tijekom tog razdoblja.

TCE neto vozarine su pokazatelj prosječnog dnevnog prihoda broda ili flote na danom putovanju ili putovanjima i izražavaju se u američkim dolarima po danu. TCE neto vozarine jednake su neto prihodima od putovanja po danu. TCE neto vozarine kako ih definira Grupa ne moraju odgovarati onoj korištenoj od strane drugih kompanija u brodarskom ili drugim sektorima.

Grupa koristi istu metodologiju izračuna za TCE neto prihode i TCE neto vozarine za potrebe brodarskih ugovora na vrijeme te brodarskih ugovora na putovanje.

Bruto vozarine po danu ili Bruto dnevne vozarine. Korišteni engleski izraz u industriji je Gross Time Charter rates (eng. kratica je GTC rates). Grupa definira Bruto dnevnu vozarinu kao prihode od vozarina brodova ugovorenih na vrijeme tijekom određenog razdoblja, podijeljene s brojem dana prihoda tijekom tog razdoblja.

Bruto dnevna vozarina trebala bi odražavati prosječnu dnevnu vozarinu broda ili flote i izražava se u američkim dolarima po danu. Bruto dnevna vozarina kako je definira Grupa ne mora odgovarati onoj korištenoj od strane drugih kompanija u brodarskom ili drugim sektorima.

Dnevni operativni troškovi brodova (korišteni engleski izraz u industriji je Daily vessel operating expenses). Dnevni operativni troškovi brodova koriste se za ocjenu sposobnosti Grupe da efikasno upravlja operativnim troškovima brodova i da ograniči te troškove.

Dnevni operativni troškovi brodova predstavljaju ukupne operativne troškove brodova, podijeljene s brojem dana poslovanja tih brodova. Izražavaju se u američkim dolarima po danu.

Prosječan broj brodova (korišteni engleski izraz u industriji je Average number of vessels). Povijesno prosječan broj brodova u vlasništvu uključuje prosječan broj brodova u vlasništvu Grupe tijekom određenog razdoblja. Grupa koristi prosječan broj brodova ponajprije kako bi izmjerila promjene u operativnim troškovima brodova.

Uposlenost flote (korišteni engleski izraz u industriji je Fleet utilization). Uposlenost flote je postotak vremena u kojem brodovi Grupe ostvaruju prihode. Brodarski sektor koristi Uposlenost flote za mjerenje efikasnosti u ugovaranju brodova i minimiziranju trajanja prekida ugovora za planirane popravke, dokovanje, preglede i druge aktivnosti osim uobičajenog čekanja.

Uposlenost flote računa se dijeljenjem broja dana prihoda tijekom određenog razdoblja s brojem dana poslovanja tijekom tog razdoblja.

Bitne vrste brodarskih ugovora

Na poslovanje Grupe utječu pojedini od sljedećih vrsta brodarskih ugovora (korišteni engleski izraz u industriji je charter):

Brodarski ugovor na vrijeme (korišteni engleski izraz u industriji je Time charter). Brodarski ugovor na vrijeme je ugovor prema kojem naručitelj prijevoza plaća fiksnu dnevnu vozarinu za korištenje broda, polumjesečno ili mjesečno unaprijed tijekom određenog razdoblja. Sukladno ograničenjima ugovora, naručitelj prijevoza odlučuje o vrsti i količini tereta za prijevoz kao i o ukrcajnim i iskrcajnim lukama. Prema brodarskom ugovoru na vrijeme, naručitelj prijevoza plaća gotovo sve troškove povezane s putovanjem (npr. lučke pristojbe, naknade prolaska kroz kanale i tjesnace, troškove ukrcaja i iskrcaja tereta, troškove pogonskog goriva i drugo). Brodar plaća proviziju na bruto prihode od vozarina te je zadužen za plaćanje operativnih troškova broda (npr. trošak posade, trošak osiguranja, tehničko održavanje i drugo).

Vozarine kod ugovora na vrijeme najčešće su fiksne tijekom trajanja ugovora. Brodovi koji plove pod ugovorima na vrijeme tijekom određenog vremenskog razdoblja omogućuju predvidljivije novčane tijekom tijekom tog vremenskog razdoblja, no mogu donijeti manje profite od brodova koji plove na temelju ugovora broda na putovanje tijekom razdoblja koje karakteriziraju povoljni tržišni uvjeti. Prevladavajuće vozarine kod ugovora na vrijeme osciliraju ovisno o sezoni i godini, i na taj način odražavaju promjene u vozarinama, očekivanja o budućim vozarinama i druge čimbenike. Stupanj volatilnosti vozarina kod ugovora na vrijeme niži je za dugoročnije ugovore nego za kratkoročnije.

Brodarski ugovor na putovanje (korišteni engleski izraz u industriji je Voyage charter). Ugovor za prijevoz određene količine i vrste tereta između ukrcajnih i iskrcajnih luka, koji se većinom odnosi na samo jedno određeno putovanje. Brodar prima vozarinu izračunatu umnoškom tona ukrcanog tereta s vozarskim stavom po toni tereta. Brodar je odgovoran za plaćanje svih troškova broda uključujući provizije, troškove povezane s putovanjem, operativne troškove broda. Naručitelj prijevoza je odgovoran za sve troškove povezane s bilo kakvom odgodom na ukrcajnim ili iskrcajnim lukama. Vozarine ugovorene na putovanje su volatilne te osciliraju na sezonskoj i godišnjoj bazi.

Ostale vrste brodarskih ugovora. Osim dva najčešća brodarska ugovora (na vrijeme i na putovanje), u brodarskom sektoru postoje i druge vrste ugovora između broдача i naručitelja prijevoza:

Ugovor o zakupu (korišteni engleski izraz u industriji je Bareboat charter). Ugovor o zakupu je ugovor prema kojem vlasnik broda daje brod u zakup zakupoprimcu na određeno razdoblje za određenu dnevnu zakupninu, a zakupoprimac snosi sve operativne troškove broda i troškove povezane s putovanjem te sve rizike upravljanja brodom. Zakupoprimac održava brod u dobrom operativnom stanju te snosi troškove dokovanja za vrijeme trajanja ugovora, sukladno zahtjevima klasifikacijskog društva.

Brodarski ugovor na putovanje s fiksnom dnevnom vozarinom (korišteni engleski izraz u industriji je Time charter trip). Brodarski ugovor na putovanje s fiksnom dnevnom vozarinom je kratkoročni brodarski ugovor na putovanje između ukrcajne i iskrcajne luke, ali ima sve elemente brodarskog ugovora na vrijeme, uključujući plaćanje fiksne dnevne vozarine unaprijed.

Bitni financijski i operativni pojmovi i koncepti

Grupa koristi razne financijske i operativne pojmove i koncepte pri analizi vlastitog poslovanja. Isti uključuju sljedeće:

Prihodi brodova. Grupa ostvaruje prihode od vlastitih brodova naplaćujući naručiteljima prijevoza uslugu prijevoza njihovih naftnih prerađevina. Povijesno gledano, usluge Operativne flote uobičajeno su bile ugovarane na vrijeme iako Grupa može u budućnosti ugovoriti i brodarske ugovore na putovanje. U nastavku se opisuju te temeljne vrste ugovornih odnosa:

Brodarski ugovori na vrijeme, prema kojima se brodovi daju na korištenje naručiteljima prijevoza na određeno razdoblje po vozarinama koje su uobičajeno fiksne; i

Brodarski ugovor na putovanje, prema kojima se brodovi daju na korištenje naručiteljima prijevoza na kraće intervale koji se naplaćuju prema trenutnim ili vozarinama ugovorenima na "spot tržištu".

Tablica u nastavku prikazuje osnovnu distinkciju između ovih vrsta ugovora:

	Brodarski ugovor na vrijeme	Brodarski ugovor na putovanje
Tipična duljina ugovora	1 - 5 godina	Brodarski ugovorina jedno ili više putovanja i dugoročni brodarski ugovor na putovanje (COA)
Baza za vozarinu	Dnevno	Varira

Naknada za usluge komercijalnog upravljanja	Grupa plaća	Grupa plaća
Provizije	Grupa plaća	Grupa plaća
Veći troškovi povezani s putovanjem	Klijent plaća	Grupa plaća
Manji troškovi povezani s putovanjem	Grupa plaća	Grupa plaća
Operativni troškovi brodova	Grupa plaća	Grupa plaća
Dani prekida ugovora ili prekida plaćanja vozarine	Klijent ne plaća	Klijent ne plaća

Prema brodarskom ugovoru na vrijeme, naručitelj prijevoza plaća gotovo sve troškove povezane s putovanjem. Brodar plaća provizije na ukupne bruto prihode od vozarina kao i operativne troškove broda. Vozarine ugovorene na vrijeme uobičajeno su fiksne tijekom trajanja ugovora. Brodovi koji su zaposleni na temelju brodarskih ugovora na vrijeme kroz određeno razdoblje omogućuju kvalitetnije predviđanje novčanog tijeka, ali se po njima mogu ostvariti i niže marže nego kod brodarskih ugovora na putovanje u vremenima u kojima prevladavaju povoljni uvjeti na tržištu. Vozarine po brodarskim ugovorima na vrijeme pretežito su sezonske naravi i mijenjaju se svake godine zavisno od promjena u spot vozarinama, očekivanih budućih "spot" vozarina po tim ugovorima i drugih čimbenika. Stupanj volatilnosti vozarina po brodarskim ugovorima na vrijeme niži je što je razdoblje dulje, dok je slučaj kod kratkoročnijih brodarskih ugovora na vrijeme suprotan.

Ostali prihodi. Ostali prihodi prvenstveno se sastoje od prihoda ostvarenih od naručitelja prijevoza po osnovi drugih usluga te od sudjelovanja u dobiti po osnovi polica osiguranja.

Naknade za usluge komercijalnog upravljanja. Naknade za usluge komercijalnog upravljanja predstavljaju naknade plaćene Upravitelju flote sukladno Ugovoru o upravljanju, za pružanje usluga ugovaranja i komercijalnog upravljanja brodovima Grupe.

Provizije. Provizije nastaju dvojako: kao provizije naručitelja prijevoza i posredničke provizije.

Provizija naručitelja prijevoza je provizija koju brodar plaća naručitelju prijevoza, neovisno o vrsti brodarskog ugovora, u određenom postotku vozarine. Riječ je o proviziji kao nadoknadi za troškove naručitelja prijevoza koji nastaju stavljanjem broda na raspolaganje trećim posrednicima ili za troškove samog brodarskog odjela naručitelja prijevoza.

Posrednička provizija plaća se na vozarinu kod brodarskih ugovora na vrijeme, a zavisno od točnih odredbi brodarskog ugovora, pravo posrednika na proviziju nastaje samo kad naručitelj prijevoza doznače vozarinu ili se ona nadoknadi nekim drugim instrumentima. Provizija koja se plaća prema brodarskom ugovoru na putovanje plaća se na vozarinu, ali i na mrtvu vozarinu i naknadu za prekostojnice.

Troškovi povezani s putovanjem. Troškove povezane s putovanjem u pravilu plaća brodar prema brodarskom ugovoru na putovanje, dok ih kod brodarskog ugovora na vrijeme plaća naručitelj prijevoza. Troškovi povezani s putovanjem su svi troškovi koji se odnose na određeno putovanje. Grupa razlikuje veće i manje troškove povezane s putovanjem.

Veći troškovi povezani s putovanjem odnose se na korištenje flote na spot tržištu i na dugoročne brodarske ugovore na putovanje (eng. contracts of affreightment - COA). Veći troškovi su troškovi pogonskog goriva, lučke pristojbe, troškovi ukrcaja i iskrcaja tereta, naknade prolaska kroz kanale i tjesnace, agencijske provizije, troškovi osiguranja od ratnih rizika i ostali troškovi povezani s teretom koje u pravilu plaća klijent.

Manji troškovi su troškovi izmjera gaza, troškovi čišćenja tankova, poštarine i ostali razni manji troškovi povezani s putovanjem i u pravilu ih plaća brodar. Brodar povremeno plaća i manji dio ranije navedenih većih troškova povezanih s putovanjem.

Operativni troškovi brodova. Grupa je odgovorna za operativne troškove brodova koji obuhvaćaju

troškove posade, popravaka i održavanja, maziva, osiguranja, rezervnih dijelova, brodskih zaliha, upisa brodova u upisnik brodova, komunikacije te ostale sitne troškove.

Operativni troškovi brodova također uključuju naknade za upravljanje, plaćene Upravitelju flote, sukladno Ugovoru o upravljanju, za pružanje usluga tehničkog upravljanja, upravljanja posadom, aranžiranja osiguranja te računovodstva.

Najveće stavke operativnih troškova brodova su u pravilu troškovi posade, popravaka i održavanja. Troškovi popravaka i održavanja mijenjaju se od razdoblja do razdoblja jer se većina radova na popravcima i održavanju brodova u pravilu odvija za vrijeme povremenog dokovanja. Oni u pravilu rastu kako se povećava starost brodova i kako radovi na popravcima i održavanju postaju opsežniji.

Amortizacija. Grupa obračunava amortizaciju na nabavnu vrijednost broda umanjenu za procijenjeni ostatak vrijednosti linearnom metodom kroz procijenjeni korisni vijek broda. Procjena korisnog vijeka od 25 godina je najbolja moguća procjena Uprave i u skladu je s industrijskom praksom za slične brodove. Ostatak vrijednosti određuje se umnoškom težine potpuno opremljenog praznog broda i procijenjene vrijednosti starog željeza. Procijenjena vrijednost starog željeza procjenjuje se promatrajući povijesni petogodišnji prosjek cijena starog željeza na indijskom potkontinentu.

Troškovi amortizacije u pravilu obuhvaćaju troškove amortizacije brodova evidentiranih po povijesnom trošku (umanjene za procijenjeni ostatak vrijednosti) kroz procijenjeni korisni vijek brodova te troškove amortizacije nadogradnje brodova, koji se obračunavaju kroz preostali korisni vijek brodova ili razdoblje obnove, odnosno nadogradnje. Grupa provjerava procijenjeni korisni vijek brodova na kraju svake izvještajne godine.

Dokovanje, obnovni pregledi i međupregledi klase brodova. Brodovi se podvrgavaju planiranom dokovanju radi zamjene određenih dijelova, većih popravaka i održavanja drugih komponenti koje nije moguće provesti u razdoblju eksploatacije. Taj se postupak odvija svakih 30 ili 60 mjeseci, zavisno od vrste obavljenih radova i vanjskih zahtjeva. Grupa povremeno dokuje svaki brod radi pregleda, popravaka, održavanja te eventualnih preinaka u skladu sa industrijskim certifikatima i zahtjevima državnih tijela. Visinu troškova dokovanja određuje broj dokovanja u određenom razdoblju te vrsta obavljenih radova.

Usklađenje vrijednosti brodova. Knjigovodstvene vrijednosti brodova provjeravaju se na svaki datum bilance da bi se utvrdilo eventualno postojanje naznaka da je došlo do umanjenja njihove vrijednosti. Ako takve naznake postoje, procjenjuje se nadoknativa vrijednost danog broda. Brodovi koji podliježu obračunu amortizacije podvrgavaju se provjeri usklađenja vrijednosti kad god događaji ili promjene okolnosti ukazuju na mogućnost da knjigovodstvenu vrijednost možda neće biti moguće nadoknaditi. Knjigovodstvena vrijednost brodova ne odražava nužno njihovu tržišnu fer vrijednost u određeno vrijeme jer se cijene rabljenih brodova mijenjaju zavisno od promjena vozarina i troškova novogradnji. Povijesno gledano, i vozarine i vrijednosti brodova pokazuju cikličnost.

U procjeni eventualnih događaja koji se mogu odraziti na knjigovodstvenu vrijednost brodova i procjene budućeg novčanog tijeka, budućih vozarina, troškova upravljanja brodovima te procjenu korisnog vijeka i ostatka vrijednosti brodova kritičnu ulogu ima prosudba Uprave. Riječ je o procjenama koje se zasnivaju na kretanjima u prošlosti, kao i budućim očekivanjima. Procjene Uprave također se temelje na fer vrijednostima brodova utvrđenima u procjenama neovisnih brodarskih brokera, sektorskih izvješća o prodaji sličnih brodova te ocjeni postojećih trendova na tržištu.

Opći i administrativni troškovi. Opći i administrativni troškovi sastoje se od troškova administrativnog osoblja, naknada za upravljanje, uredskih troškova, troškova revizije, naknada za pravne i druge profesionalne usluge, putnih i ostalih troškova povezanih s upravljanjem i administracijom.

Kamatni i financijski rashodi. Kamatni i financijski rashodi sastoje se od kamata na zajmove i kredite te tečajnih razlika.

Porez po tonaži broda. Sustav oporezivanja po tonaži broda uveden je u hrvatske zakone i propise koji reguliraju brodarsku djelatnost izmjenama i dopunama Pomorskog zakonika koje su na snazi od 1. siječnja 2014. godine. Prema relevantnim odredbama Pomorskog zakonika („Pomorski zakonik“), društva mogu birati između oporezivanja svojih brodarskih djelatnosti prema neto tonaži flote ili prema ostvarenoj dobiti.

Društva koja ispunjavaju uvjete propisane Pomorskim zakonikom, a koja su odabrala opciju oporezivanja po tonaži broda dužna su ostati u tom sustavu narednih deset godina. Uvjet se sastoji u tome da je riječ o brodarskom društvu – obvezniku poreza na dobit u Hrvatskoj po osnovi svake dobiti koja mu pripada. Također je uvjet da upravlja brodovima koji udovoljavaju svim propisanim zahtjevima, a najvažnije je da se društvo mora baviti strateškim i trgovačkim upravljanjem brodovima u Hrvatskoj.

Uvođenjem poreza po tonaži, brodarska društva sve više su prelazila od sustava oporezivanja dobiti iz poslovanja prema sustavu oporezivanja po tonaži broda. Kod oporezivanja po tonaži broda, porezna obveza ne obračunava se na temelju ostvarenih prihoda i rashoda kao što je slučaj kod oporezivanja dobiti, već na osnovi očekivane dobiti iz brodarske djelatnosti, koja se izvodi iz ukupne neto tonaže flote pod upravljanjem.

Sažetak rashoda. Prema brodarskom ugovoru na putovanje, Grupa je odgovorna za troškove provizije, sve troškove povezane s putovanjem te za operative troškove brodova. Prema brodarskom ugovoru na vrijeme, Grupa uobičajeno plaća proviziju, operative troškove i manje troškove povezane s putovanjem.

Tablica u nastavku prikazuje podjelu odgovornosti za plaćanja između broдача i naručitelja prijevoza u slučaju brodarskog ugovora na vrijeme i brodarskog ugovora na putovanje.

VRSTA TROŠKA	GLAVNA KOMPONENTA	BRODARSKI UGOVOR NA VRIJEME	BRODARSKI UGOVOR NA PUTOVANJE
Kapital i financiranje	Kapital Otplata glavnice Kamata		
Operativni	Posada Popravci i održavanje Maziva Osiguranje Rezervni dijelovi i brodske zalihe Upis broda u upisnik, komunikacija i sitni troškovi <i>Naknada za upravljanje*</i> - tehničko upravljanje - upravljanje posadom - aranžiranje osiguranja - računovodstvene usluge		
Provizije	Provizija naručitelja Posrednička provizija		
Naknada za usluge komercijalnog upravljanja*	Usluge ugovaranja i komercijalnog upravljanja		
Troškovi povezani s putovanjem (manji)	Izmjer gaza Čišćenje tankova Poštarine Ostali razni manji troškovi		
Troškovi povezani s putovanjem (veći)	Pogonsko gorivo Lučke pristojbe Troškovi ukrcaja i iskrcaja tereta Naknade prolaska kroz kanale i tjesnace Agencijske pristojbe Troškovi osiguranja od ratnih rizika Ostali troškovi povezani uz teret		

Trošak broдача
 Trošak naručitelja
 * Naknade plaćene Upravitelju flote sukladno Ugovoru o upravljanju

Upozorenje vezano za predviđajuće izjave

Određene izjave u ovom dokumentu nisu povijesne činjenice već predviđajuće izjave. One se pojavljuju na više mjesta unutar dokumenta. S vremena na vrijeme Grupa može dati pisane ili usmene predviđajuće izjave dioničarima u izvješćima i u drugim priopćenjima. Predviđajuće izjave obuhvaćaju izjave koje se odnose na planove Grupe, ciljeve i zadatke, strategije, buduće događaje, buduće prihode odnosno rezultate poslovanja, na kapitalne izdatke, potrebe za financiranjem, planove odnosno namjere određenih akvizicija, konkurentske prednosti i slabosti, poslovnu strategiju i trendove koje Grupa očekuje u industriji, kao i u političkom i pravnom okruženju u kojem djeluje i ostale informacije koje nisu povijesne informacije.

Izrazi kao što su „vjeruje“, „anticipira“, „ocjenjuje“, „očekuje“, „namjerava“, „predviđa“, „prognozira“, „može“, „smije“, „hoće“, „planira“ i drugi slični izrazi imaju za svrhu označavanje predviđajućih izjava, ali nisu jedina sredstva označavanja takvih izjava.

Po samoj svojoj prirodi predviđajuće izjave uključuju svojstvene rizike i neizvjesnosti, kako opće, tako i specifične, te postoje rizici da se predviđanja, prognoze, projekcije i ostale predviđajuće izjave neće ispuniti. Budući ulagatelji bi trebali biti svjesni da brojni bitni čimbenici mogu dovesti do toga da se stvarni rezultati značajno razlikuju od planova, ciljeva, očekivanja, procjena i namjera izraženih u takvim predviđajućim izjavama.

Prilikom oslanjanja na predviđajuće izjave, ulagatelji bi trebali pažljivo razmotriti događaje vezane uz političko, ekonomsko, društveno i pravno okruženje u kojem Grupa djeluje. Takve predviđajuće izjave odnose se samo na datum kada su dane. Prema tome, Društvo ne preuzima nikakvu obvezu za ažuriranje ili revidiranje ijedne od njih, bilo kao posljedica novih informacija, budućih događaja ili drugog, osim ukoliko je isto predviđeno primjenjivim zakonodavstvom ili Pravilima Zagrebačke burze. Društvo ovime ne daje izjavu, jamstvo niti procjenu da će rezultati koji se očekuju predviđajućim izjavama zaista i biti ostvareni, te takve predviđajuće izjave predstavljaju, u svakom slučaju, samo jedan od mnogih mogućih scenarija te se iste ne bi trebale smatrati kao najvjerojatniji ili uobičajeni scenarij.

Temeljem odredbe članka 300.d, a sukladno odredbi članka 300.c Zakona o trgovačkim društvima, Nadzorni odbor Tankerska Next Generation d.d., na svojoj sjednici održanoj dana 29. travnja 2020. godine, donio je sljedeću

ODLUKU
o utvrđivanju godišnjih financijskih izvještaja

I

Daje se suglasnost na Godišnje izvješće za 2019. godinu društva Tankerska Next Generation d.d. koji se sastoji od: Računa dobiti i gubitka i ostale sveobuhvatne dobiti, Izvještaja o financijskom položaju, Izvještaja o novčanom tijeku, Izvještaja o promjenama vlasničke glavnice, Bilješki uz financijske izvještaje i Izvješća o obavljenoj reviziji revizorskog društva Deloitte d.o.o. iz Zagreba.

II

Davanjem suglasnosti iz točke I ove odluke, Godišnji financijski izvještaji Tankerska Next Generation d.d. za 2019. godinu su utvrđeni od Uprave i Nadzornog odbora.

Zadar, 29. travnja 2020. godine


Predsjednik Nadzornog odbora
Ivica Pijaca

Zadar, 29. travnja 2020.

Na temelju odredbi Zakona o trgovačkim društvima i Statuta Društva, Uprava i Nadzorni odbor Tankerska Next Generation d.d., na svojoj sjednici održanoj dana 29. travnja 2020. godine, donose sljedeću

ODLUKU
o prijedlogu rasporeda dobiti za 2019. godinu

I

Utvrđuje se da je društvo Tankerska Next Generation d.d. u poslovnoj godini koja završava 31. prosinca 2019. ostvarilo neto dobit u iznosu 23.340.242,00 kuna.

Dio neto dobiti u iznosu 22.173.229,90 kuna raspodijelit će se u zadržanu dobit.

Dio neto dobiti u iznosu 1.167.012,10 kuna raspodijelit će se u zakonske rezerve.

II

Ovakav prijedlog upotrebe dobiti Društva zajednički će uputiti Glavnoj skupštini Uprava i Nadzorni odbor Društva.



Uprava Društva
John Karavanić



Predsjednik Nadzornog odbora
Ivica Pijaca



TANKERSKA NEXT GENERATION d.d.
Božidara Petranovića 4
23 000 Zadar
Hrvatska

Tel: +385 23 202 135
Fax: +385 23 250 580

e-mail: tng@tng.hr
www.tng.hr

TNG

Tankerska Next Generation

TPNG-R-A 2019

TANKERSKA NEXT GENERATION d.d.
Božidara Petranovića 4
23 000 Zadar
Hrvatska

Tel: +385 23 202 135
Fax: +385 23 250 580

e-mail: tng@tng.hr
www.tng.hr

